



Vereniging zonder Winstoogaerk.

AKTUEEL

TWEEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT

November - December

Jaargang : 4
Nummer : 23

Lidgeld : 500 BF Los Nummer : 100 BF



TTZ AktueelTweemaandelijks tijdschrift

Wordt gratis bedeed aan alle T.T.Z.-leden

Lidmaatschapsbijdrage : 500 BF/jaar
Los nummer : 100 BF

Redactie :

J. Casier, M. Delie, H. De Bot, F. Maes

Medewerkers :

Castermans E, Huysman R, Dejonckere P, Moens D, Suys N, Schenkel JP
Met dank aan de NMBS-diensten

Hoofdredactie :

J. Casier, Radiostraat 19, 3700 Tongeren

Niets uit dit tijdschrift mag overgenomen worden zonder voorafgaande toestemming van de redactie of het TTZ-bestuur

Dit nummer werd op 20 oktober redactioneel afgesloten en verschijnt begin november, het volgende nummer wordt op 15 december afgesloten en verschijnt begin januari 1987

Inhoud :

NMBS-aktueel :	blz 23. 3
Rijtuigen :	23.17
Exploitatie :	23.18
TTZ-krant :	23.19
Overzicht 1986	23.20
Musea - museumlijnen :	23.26
Modelbouw :	
nieuwe modellen :	23.27
Nieuwe Belgische modellen :	23.27
Historische Bladzijden	
Beschrijving stoomlokomotieven :	23.29
Nummerlijsten	23.36
ER waren eens - Duitse loks in België III	23.41
Exploitatie :	
Lijnen 24A, 25, 25A	23.44
De lokomotief van de maand	
De motorstellen type 670/671	23.46
Industrie :	
De steenkoolmijn van Beringen (deel II)	23.49
Agenda :	23.53

Foto kaft :

Een reizigerstrein naar Couvin staat vertrekkenklaar te Charleroi-sud

foto J. Casier

N.M.B.S. -

AKTUEEL

1. Statistiek :

a. Leveringen :

1208 Bn nivelles - Brussel-zuid op 10/10/1986

b. Stelplaatswijzigingen :

geen

c. Schrappingen :

8014	Merelbeke	PV 168 van CW Salzannes van 05/09/1986 uit geschriften op 01/10/1986
8021	Merelbeke	PV 169 van CW Salzannes van 05/09/1986 uit geschriften op 01/10/1986
8023	Merelbeke	PV 170 van CW Salzannes van 05/09/1986 uit geschriften op 01/10/1986
8024	Merelbeke	PV 171 van CW Salzannes van 05/09/1986 uit geschriften op 01/10/1986
8038	Merelbeke	PV 172 van CW Salzannes van 05/09/1986 uit geschriften op 01/10/1986
8041	Merelbeke	PV 164 van CW Salzannes van 15/07/1986 uit geschriften op 01/09/1986
8042	Merelbeke	PV 173 van CW Salzannes van 05/09/1986 uit geschriften op 01/10/1986
8017	Merelbeke	PV 165 van CW Salzannes van 15/07/1986 uit geschriften op 01/09/1986
8306	Monceau	PV 166 van CW Salzannes van 15/07/1986 uit geschriften op 01/09/1986
8420	Latour	PV 167 van CW Salzannes van 15/07/1986 uit geschriften op 01/09/1986

- 00 : Bij de klassieke stellen heeft de wijziging van de beurtregeling geen enkel gevolg gehad. In de verschillende reeksen worden thans 253 van de 290 stellen ingezet.
- 06 : Ook hier geen wijzigingen, doch vermeldenswaard is wel dat al verschillende stellen - tijdens hun grote herziening - de nieuwe IC/IR-kleuren toegewezen kregen. Anderzijds komen er nog steeds stellen in groene livrei uit de CW Mechelen.
- 08 : Geen wijzigingen in de inzet van deze stellen, wel in de livrei : tijdens hun grote herzieningen worden meer en meer stellen in de nieuwe IC/IR-kleuren gespoten.
- 09.0 De laatste maanden van deze stellen zijn aangebroken. Geleidelijk aan worden ze verdrongen door de nieuwe Benelux-kombinaties. Doch een juiste datum van buitendienststelling is nog niet voorzien, daar deze stellen zoveel mogelijk reserve gehouden worden om te kunnen voldoen aan de meestal krappe situatie in het rollend materieel. Men mag echter voorzien dat ze begin 1987 hun laatste ritten zullen verzekeren.
- 11 : Vanaf 1 oktober werd een eerste eigen reeks voorzien voor deze machines : twee dagen voorzien diensten tussen Brussel-zuid en Amsterdam, één dag zelfs met een trek- en duwkombinatie met de nieuwe rijtuigen. Hierbij worden twee treinparen gereden. Een derde dag voorziet nog steeds drie treinparen tussen Antwerpen en Moeskroen. De vierde dag staan ze planton te Antwerpen, doch worden ze vooral ingezet in een combinatie met de 25.5 naar Amsterdam.
- Begin december komt dan het tweede stel rijtuigen in dienst en om de maand wordt een verdere dienst naar Amsterdam in de reeks ingevoegd.
- Tijdens de TTB-dag was een lok reeks 11 (met M4-rijtuigen) ingezet tussen Antwerpen en Oostende.
- 12 : Vanaf 1 september verschenen de lokomotieven reeks 12 met reizigerstreinen op de lijn Antwerpen-Moeskroen. Dit voorrecht kreeg de 1204. De eerste officiële rit tot Tourcoing werd gereden met de 1202. Op zondag 28 september was het dan opendeurdag op deze lijn en die dag reed de 1205 de ritten tot in Lille.
- Nochtans is de indienststelling te snel verlopen en heeft men - vooral op het Franse gedeelte - af te rekenen met kleinere defekten. Het grootste defekt kreeg de 1206, toen een afdichtingsring in het carter droogliep en het carter verboog. Na herstelling is deze lokomotief echter terug in dienst.
- Anderzijds werd de aflevering van deze lokomotieven belangrijk vertraagd. Oorzaak is een vertraging bij de levering van enkele onderdelen.
- 15 : Voor deze reeks werd nog een reeks met drie plandagen opgesteld. Hierin zijn nog verschillende diensten naar Amsterdam voorzien, doch deze zullen in juni waarschijnlijk wegvallen. Het ontbreken van een ATB-inrichting belet verdere inzet bij de NS. Vanaf 1987 worden ze versterkt gebruikt op de verbinding Brussel - Paris.

- 20 : De dienstregeling van deze reeks bleef ook nu nog onveranderd d.w.z. dat de piekuurtrein Brussel - Namur - Huy met M5-rijtuigen nog steeds in deze reeks opgenomen is. Ook het tweede treinpaar met dubbeldekkers in Wallonië (3602/4600) Brussel-Jemelle wordt gesleept door de reeks 20. Naast de gewone reeks met 15 plandagen, staan nog 3 bijkomende machines paraat voor het slepen van goederentreinen. De inzet gebeurt hier vooral op de verbinding Stockem - Schaarbeek.
- 21 : Door de vertraging bij de levering van de reeks 12, wordt ook de tweede schijf van de 21-ers voor een paar maanden uitgesteld. Deze reeks zal bij voorkeur de diensten van de 27-ers overnemen. Hierdoor kunnen deze loks in grotere mate in de goederendienst ingezet worden.
- 22 : Schijnbaar onopgemerkt verzekeren de 22-ers hun taken. Dit gebeurt vooral voor piekuurtreinen en hiervoor worden er in de reeksen van St-Ghislain en Merelbeke steeds 22 machines gebruikt.
- 25.5 : Ook voor deze machines lijkt het einde in de Benelux-dienst in zicht. Op dit ogenblik plant men na de overname van de diensten door de reeks 11 twee andere taken :
- * in eerste instantie zouden ze ingezet worden voor de bijkomende internationale treinen naar Nederland, dit ter vervanging van de reeks 15.
 - * in de tweede plaats zullen ze waarschijnlijk ingezet worden voor de doorgaande goederentreinen tussen Antwerpen-noord en het vormingsstation Kijfhoek (Rotterdam).
- 43 : Nog slechts op één plaats worden deze stellen officieel ingezet, nl te Montzen, dit voor personeelstreinen en voor de verbinding Welkenraedt - Aachen-Hbf.
- De stellen die afgesteld stonden te Bertrix, werden overgebracht naar Latour, de nieuwe stelplaats is nu - althans op papier - Stockem.
- 44 : Ook de vier stellen - voor onderhoud te Latour, staan op papier te Stockem. Hiervoor werd een reeks met 1 plandag opgesteld, dit voor de diensten naar Athus.
- De overige twee stellen (de 4409 staat nog steeds in de Cw Mechelen) rijden mee in de reeks van de 45-ers.
- De 6 andere stellen staan nog steeds te Kortrijk. Voor de huidige reeks worden 4 stellen gebruikt : ze worden enkel gebruikt tussen Burst en Aalst. Verder staat één stel voor onderhoud te Kortrijk, het vierde stel uit de reeks is reserve te aalst.
- De stationering te Montzen is vooralsnog nog niet doorgegaan.
- 46 : Voor de diensten naar Mons en Geraardsbergen worden nog steeds 6 stellen van Ath gebruikt : 4 stellen hebben effectieve dienst, 2 stellen staan reserve, één stel is in onderhoud. De overige 5 stellen zijn netreserve.
- Kort voor het stoomfestival kwam de 4616 anderzijds bij de CFV3V te Mariembourg aan en is zo het tweede stel dat zijn museumbedrijf opneemt.

51 : Geen enkele verschuivende deze reeks tijdens de omwisseling van de beurtregelingen. In Hasselt kwam het nog niet tot een uitbreiding van de diensten : op 1 oktober moesten de 51-ers normaal de treinen tussen Winterslag-mijn en Waterschei-mijn voor hun rekening nemen, doch het akkoord met de K.S. bleef uit. De beurtregeling is echter zo getrokken dat deze nieuwe dienst op elk ogenblik ingeschakeld kan worden. Hiervoor wordt de reeks met één plandag uitgebreid en verliezen anderzijds de 62-ers verschillende diensten in de Kempen.

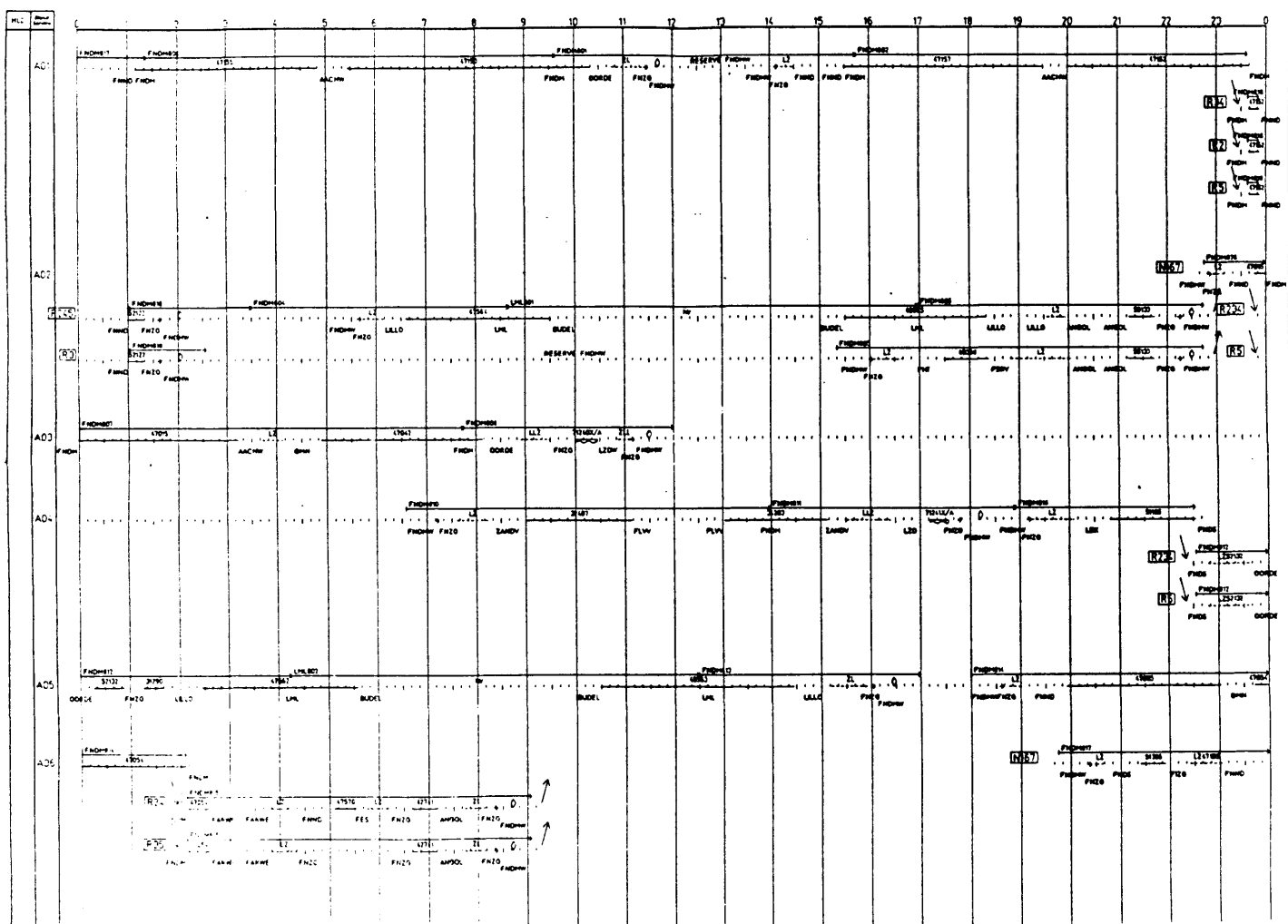
Ook te Antwerpen werd de reeks van de 51-ers nog niet uitgebreid en worden slechts 7 van de 13 aanwezige machines reeks 51 ingezet, twee verdere machines staan reserve voor bijkomende goederentreinen. Niet minder dan 4 lokomotieven staan netreserve. De overname van diensten van de 59-ers wordt nu in juni 1987 verwacht.

Schaarbeek zet slechts twee machines reeks 51 meer in volgens plan. Opmerkelijk echter zijn de vele diensten buiten reeks voor goederentreinen : zo staat er dagelijks (op beter gezegd in volle nacht) een trein in dubbele traktie tussen Schaarbeek en Stockem op het programma.

Te St-ghislain verwacht men anderzijds een belangrijke uitbreiding van het bestand, nodig om de laatste diensten van de 60-ers over te nemen. Deze transfert van machines - die in de andere stelplaatsen netreserve staan - wordt in de eerste maanden van 1987 verwacht. De reeks van de 60-ers zou dan in juni '87 volledig afgelopen zijn.

Inzet van de reeks 51 van Antwerpen-dam

reeks GA





boven : de stellen 45 in een dagelijkse dienst Bertrix-Dinant (07/86)
onder : speciale opdracht voor de 62-ers 6219+ 6228 te Hastière (08/86)

foto's ; M. Delie

55 : Een regroepering van de dienst bracht niet alleen een uitbreiding van het programma met zich mee, maar ook een verbeterde inzet. De gekombineerde goederenreeks van Kinkempois en Montzen telt diensten voor 15 machines en wordt op de volgende bladzijde afgedrukt. Verder heeft Kinkempois ook nog een reeks van 7 plandagen met vooral de diensten naar Jemelle en Gouvy. Deze laatste plaats zet 6 lokomotieven met elektrische verworming in op de verbinding Liège-Maastricht en Liège-Luxembourg.

59 : Zoals reeds vermeld in de vorige aktueel, gin het dienstenpakket van de Antwerpse 59-ers niet achteruit : opnieuw zijn er 14 machines nodig. De huidige beurtregeling wordt afgedrukt op blz. 23.10. Opmerkelijk is ook dat de dubbele trakties bij deze machines weggevallen zijn.

Anderzijds is de toekomst voor deze machines niet meer zo rooskleurig en zo werd de schrapping voor niet minder dan 6 machines aangevraagd. Deze zal waarschijnlijk effectief worden op 1 december. De levensloop van deze machines :

201.001 -- 5901

Bouwer :	Cockerill
Fabrieksnr :	3406
Levering :	24/01/1955
Stelplaatsen	Kinkempois 24/01/1955 - 26/06/1961
	Antwerpen-dam 26/06/1961 - / /

Deze lokomotief was tentoongesteld op de Expo '58 te Brussel in een volledig afwijkende livrei.

201.002 -- 5902

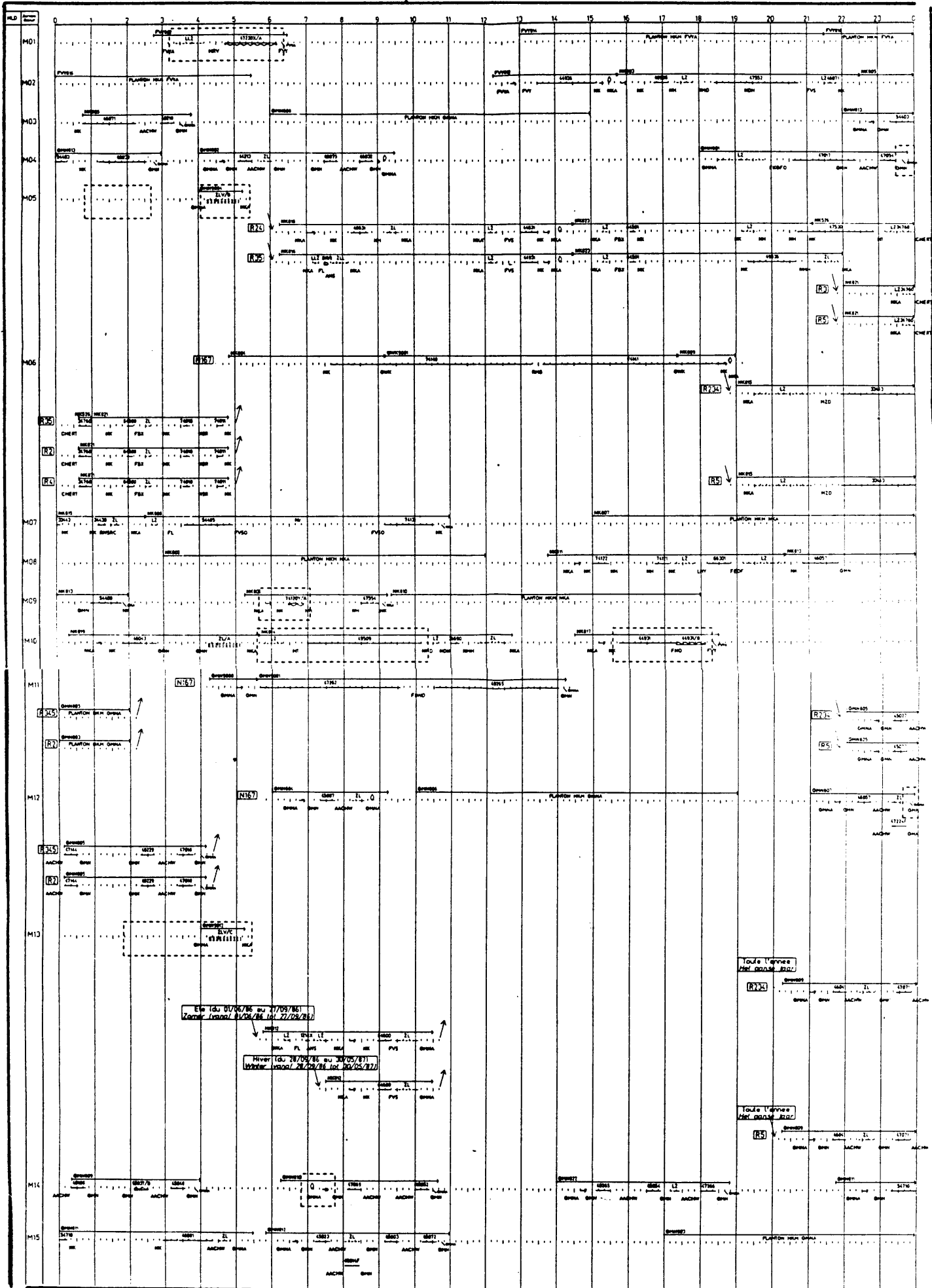
Bouwer :	Cockerill
Fabrieksnr :	3407
Levering :	24/01/1955
Stelplaatsen :	Kinkempois : 24/01/1955 - 06/02/1962
	Hasselt : 06/02/1962 - 18/01/1963
	Haine-St-Pierre 18/01/1963 - 01/05/1980
	Antwerpen-dam 01/05/1980 - / /

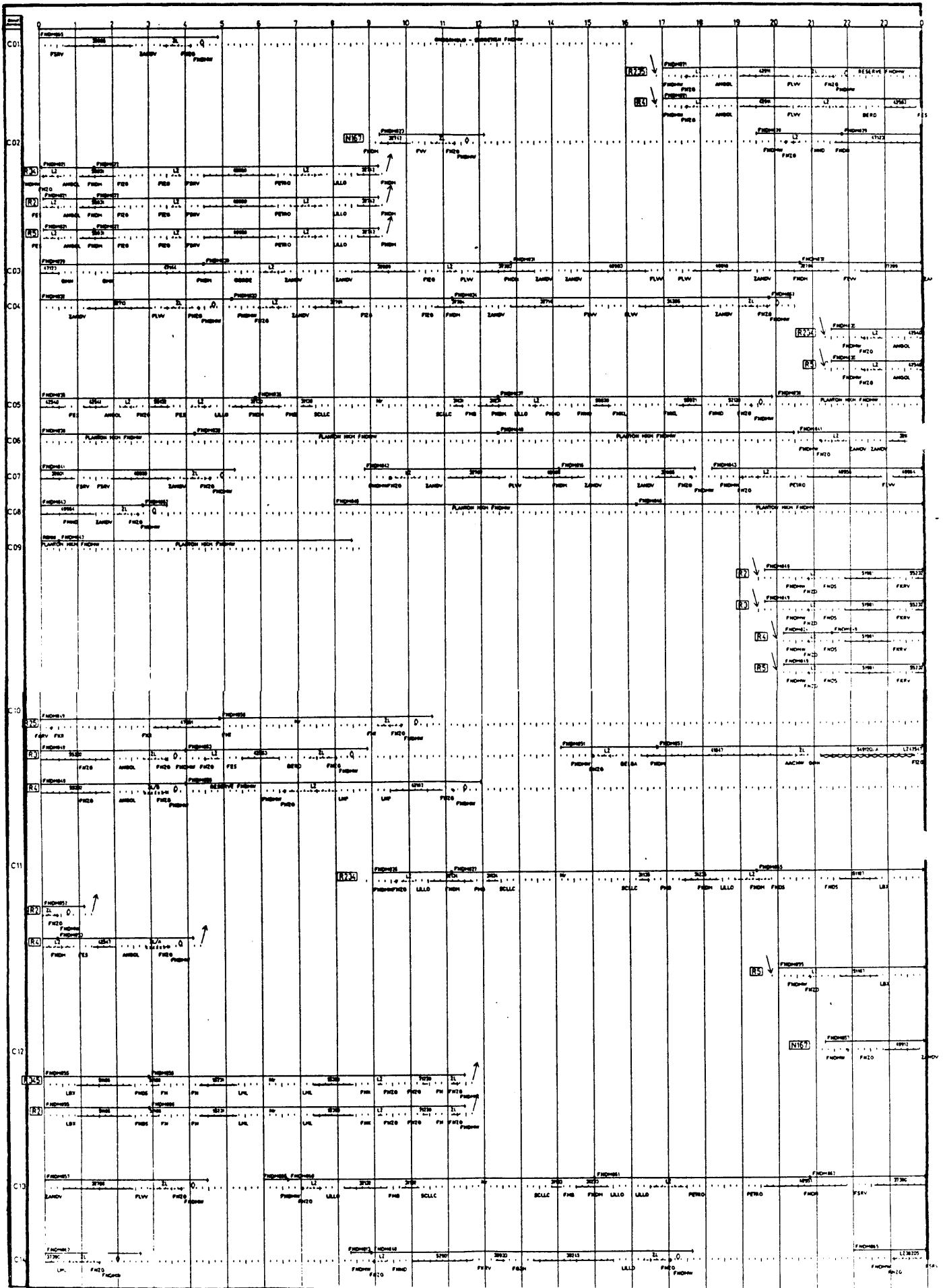
201.006 -- 5906

Bouwer :	Cockerill
Fabrieksnr :	3411
Levering :	10/02/1955
Stelplaatsen :	Kinkempois : 10/02/1955 - 19/12/1961
	Hasselt 19/12/1961 - 11/01/1962
	Aarschot : 11/01/1962 - 02/07/1963
	Merelbeke 02/07/1963 - 18/08/1967
	Antwerpen-dam : 18/08/1967 - 26/09/1967
	Merelbeke : 26/09/1967 - / /

201.021 -- 5921

Bouwer :	Cockerill
----------	-----------





5921

Fabrnr : 3426
 Levering : 23/04/1955
 Stelplaatsen : Haine-St-Pierre 23/04/1955 - 24/12/1959 (na rodage te Kinkempois)
 Merelbeke 24/12/1959 - 16/11/1961
 Hasselt : 16/11/1961 - 29/03/1963
 Haine-St-Pierre 29/03/1963 - 29/09/1980
 Antwerpen-dam : 29/09/1980 - / /

=====

201.023 -- 5923

Bouwer : Cockerill
 Fabrieksnr : 3428
 Levering : 29/04/1955
 Stelplaatsen : Haine-St-Pierre 29/04/1955 - 01/06/1986 (na rodage te Kinkempous)
 Antwerpen-dam 01/06/1986 - / /

=====

201.031 -- 5931

Bouwer : Cockerill
 Fabrieksnr : 3436
 Levering : 04/06/1955
 Stelplaatsen : Hasselt 04/06/1955 - 21/03/1963
 Haine-St-Pierre 21/03/1963 - 01/06/1986
 Antwerpen-dam : 01/06/1986 - / /

=====

60 : Het tijdperk van de 60-ers loopt nu met rasse schreden achteruit : alleen te St-Ghislain rijden de 60-ers nog in plan-dienst. Hier worden nog 14 lokomotieven ingezet met als voornaamste bestemmingen Ath, Tertre, Blaton, Quéivrain en vooral Quèvy - Feignies - Aulnoye. Maar nog tijdens de winterregeling verwacht men de aankomst van 51-ers. Deze zouden vanaf juni 1987 de dienst grotendeels overnemen.

Te Merelbeke worden deze machines nog sporadisch ingezet: gedurende enige slepten ze de Maistreinen tussen Gent en Armentières, dit steeds in dubbele traktie. Verder zijn er nog diensten in de Gentse kanaalzone. Ook tijdens het bi-tenseizoen worden nog sporadisch diensten verwacht.

Anderzijds werd de schrapping aangevraagd voor de volgende lokomotieven :

216 014 -- 6014

Bouwer : Cockerill
 Fabrieksnr : 4022
 Levering : 14/07/1964
 Stelplaatsen : St-Ghislain 14/07/1964 - 27/05/1972
 Monceau 27/05/1972 - 09/02/1973
 Merelbeke 09/02/1973 - 02/06/1985
 Hasselt 02/06/1985 - 01/06/1986
 St-Ghislain : 01/06/1986 -

=====

210.046 -- 6046

Bouwer : Cockerill
 Fabrieksnr : 4054
 Levering : 06/01/1965
 Stelplaatsen : Hasselt 06/01/1965 - 22/11/1966
 Merelbeke 22/11/1966 - 01/02/1968
 St-Ghislain : 01/02/1968 -

210.068 -- 6068

Bouwer : Cockerill
 Fabrieksnr : 4098
 Levering : 23/06/1965
 Stelplaatsen : St-ghislain 23/06/1965 -

De toekomst van enkele machines zou daarentegen gewaarborgd blijven daar men overweegt om een aantal 60-ers over te dragen aan de dienst baan voor het slepen van zwaardere treinen bij spoorvernieuwingen en elektrifikaties.

- 62 : Ook de nieuwe beurtregeling bracht geen wezenlijke wijzigingen in het dienstenpakket. Zo heeft men thans nog de volgende inzetreeksen bij de diverse stelplaatsen :

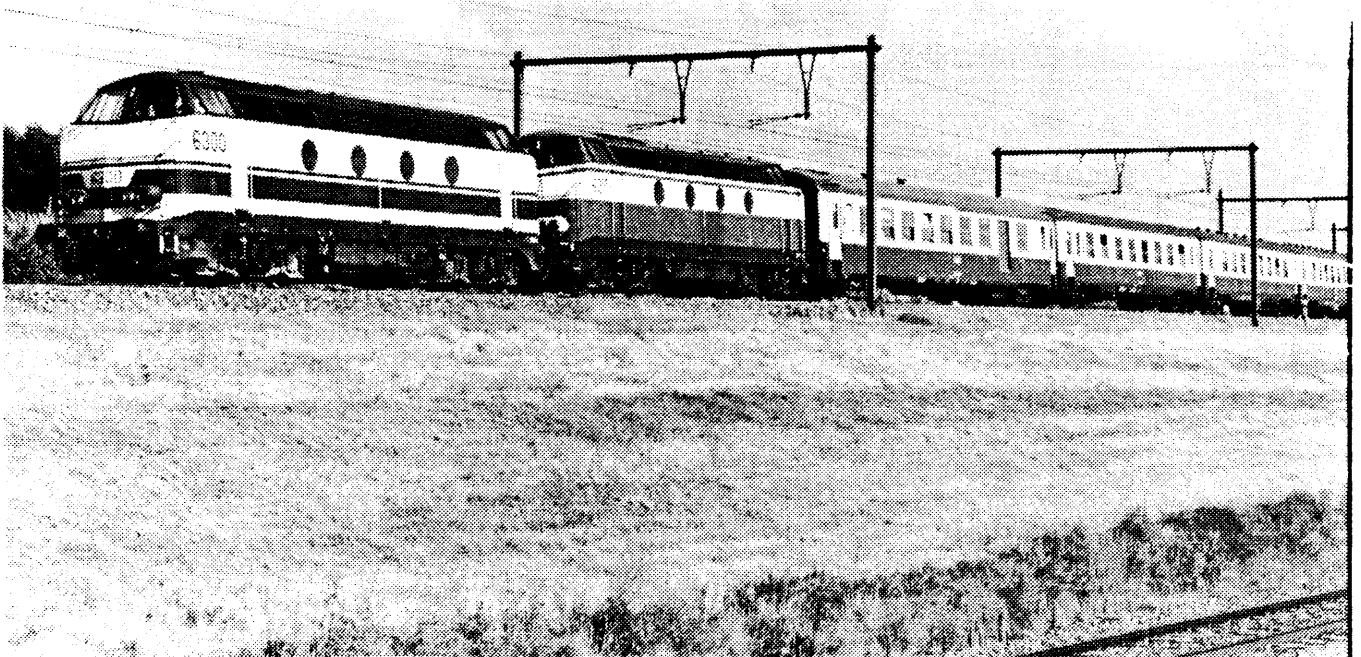
Stelplaats	inzetpl	reeks	aantal diensten	effektief
Kortrijk		ZM	11	18
Merelbeke	Kortrijk	ZK	9	12
Merelbeke		ZC	14	35
Merelbeke		GG	13	
Hasselt		ZH	9	32
Hasselt		GE	7	
Hasselt	Leuven	GI	9	9
Monceau		ZT	6	
St-Ghislain		ZQ	12	16
Kinkempois		GU	5	7

Z ü reizigersdiensten G ü goederendiensten

Op de volgende bladzijde wordt de thans geldende goederenreeks GE van Hasselt afgedrukt. Op het ogenblik dat het akkoord met de KS voor de verbinding Winterslag-Waterschei ondertekend wordt, worden enkele diensten in deze reeks geschrapt.

Let ook op de diensten naar Eisden, treinen die - wegens de minder gunstige positie van de mijn steeds kunnen wegvallen. Vanaf Eisden wordt ook het stort te Maasmechelen (trein 73611 - 73613) bediend.

Met het bietenseizoen - dat inging midden oktober - worden verschillende 51-ers (van Kortrijk) en 62-ers (van Kortrijk en Merelbeke) ingezet voor deze treinen. Meestal vertrekken de trein in de streek van Ieper en hebben als bestemmingen Moerbeke-Waas. De bevoorrading wordt echter elk jaar moeilijker door het feit dat verschillende (lokaal)lijnen of al buiten dienst gesteld werden of dat het onderhoud te wensen overlaat.

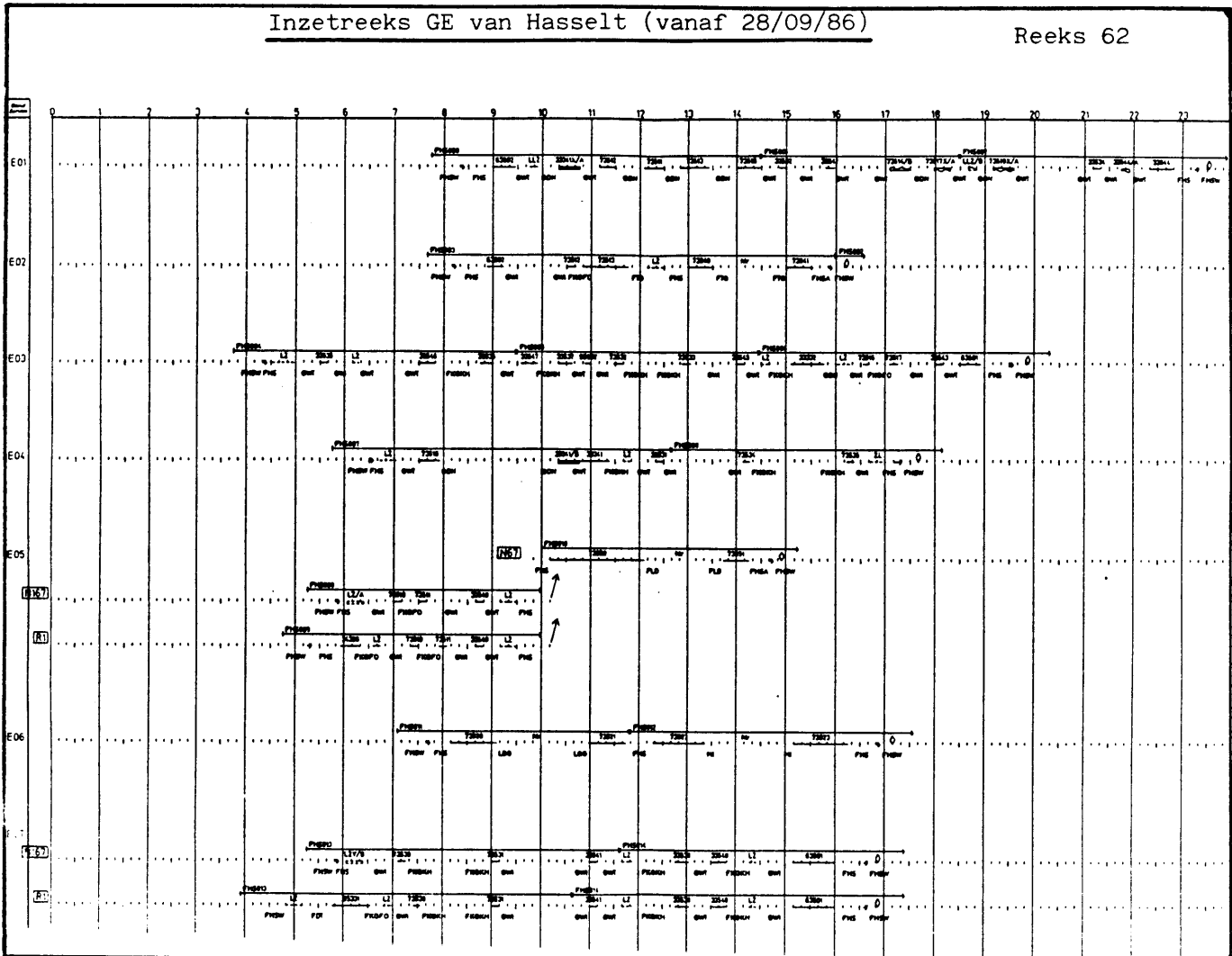


boven : een van de talrijke bedevaarttreinen geslept door 62-ers
Moeskroen 27/07/86
onder : de klassieke ertsdienst te Antwerpen-noord

Foto's : M. Delie/J. Casier

Inzetreeks GE van Hasselt (vanaf 28/09/86)

Reeks 62



80 : Bij de te Merelbeke afgestelde rangeerlokomotieven reeks 80 is er grote schoonmaak gehouden. Naast de reeds voorziene schrappingen van de machines 8017 en 8041, werden ook de machines 8014, 8021, 8023, 8024, 8038 en 8042 uit het bestand afgevoerd. Reden hiervan is het feit dat er een vraag tot aankoop van deze machines was. Deze verkoop ging nu door en deze machines zouden verkocht zijn aan een firma, die fungeert als tussenpersoon voor verkopen aan Italië. We zullen trachten zoveel mogelijk op de hoogte te houden van het lot van deze machines. De levensloop :

260.014 -- 8014

Bouwer :	Bn nivelles
Levering :	09/03/1961
Stelplaatsen :	Kinkempois 09/03/1961 - 10/05/1961
	Merelbeke 10/05/1961 - 01/10/1986
Buiten dienst :	PV 168 van CW Salzannes van 05/09/1986
Uit geschriften :	01/10/1986

=====

260.021 -- 8021

Bouwer : Bn nivelles
 Levering : 25/05/1961
 Stelplaatsen : Merelbeke 25/05/1961 - 01/10/1986
 Buiten dienst : PV 169 van CW Salzannes van 05/09/1986
 Uit geschriften : 01/10/1986

=====

260.023 -- 8023

Bouwer : A.B.R. Familleureux
 Levering : 14/10/1960
 Stelplaatsen : Schaarbeek 14/10/1960 - 16/09/1963
 Kinkempois 16/09/1963 - 20/03/1972
 Merelbeke 20/03/1972 - 01/10/1986
 Buiten dienst : PV 170 van CW Salzannes van 05/09/1986
 Uit geschriften : 01/10/1986

=====

260.024 -- 8024

Bouwer : A.B.R. Familleureux
 Levering : 18/10/1960
 Stelplaatsen : Schaarbeek 18/10/1960 - 22/07/1963
 Kinkempois 22/07/1963 - 24/10/1973
 Schaarbeek 24/10/1973 - 01/10/1986
 Buiten dienst : PV 171 van CW Salzannes van 05/09/1986
 Uit geschriften : 01/10/1986

=====

260.038 -- 8038

Bouwer : A.B.R. Familleureux
 Levering : 24/02/1961
 Stelplaatsen : Merelbeke 24/02/1961 - 01/10/1986
 Buiten dienst : PV 172 van CW Salzannes van 05/09/1986
 Uit geschriften : 01/10/1986

=====

260.042 -- 8042

Bouwer : A.B.R. Familleureux
 Levering : 14/06/1961
 Stelplaatsen : Merelbeke : 14/06/1961 - 01/10/1986
 Buiten dienst : PV 173 van CW Salzannes van 05/09/1986
 Uit geschriften : 01/10/1986

Door deze schrappingen is het effectief verminderd tot 60 lokomotieven en heeft men voor de twee stelplaatsen de volgende toestand

	Merelbeke	Schaarbeek
Effectief	19	41
Aantal diensten	6	28
Onderhoud + reserve	3	8
netreserve	5	5
in park	5	

Voor Merelbeke zijn deze : 8015, 8016, 8036, 8039, 8044

- 82 : Van de rangeerlokomotieven is het de reeks 82 die de beste inzet laat noteren. Voor de verschillende stelplaatsen heeft men de inzetquota :

	Effektief	Aantal diensten	
Antwerpen-dam	24	22	enkel havendiensten + rangeringen te Antwerpen-cent
Oostende	15	12	rangeringen te Zeebrugge, Brugge en Oostende
Kinkempois	16	14	
(Gouvy)	4	2	
St-Ghislain	16	10	3 loks netreserve

- 84 : Sinds de vorige aktueel is er geen wijziging - na de schrapping van de 8420 - blijven twintig loks in park afgesteld. Een gedeelte van deze machines zal binnenkort uit het bestand afgevoerd worden, de juiste nummers waren bij het afsluiten nog niet bekend.

Op korte termijn mag men zich nog verwachten aan de definitieve afstelling van een aantal machines : zo staan er nog 5 loks netreserve te Antwerpen, 3 te Kortrijk, 1 verdere te Stockem en een laatste te Haine-St-Pierre.

- 85 : De NMBS is weer een unicum armer : tijdens een recente grote herziening werd de 8516 - volledig geel - herschilderd in de normale uitvoering (livrei met Z-patroon).

=====

DB reeks 215 :

Sedert de nieuwe dienstregeling verzekert een lokomotief reeks 215 van het Bw Krefeld de doorgaande dienst voor de Huckepack tot in Antwerpen-schijnpoort. De Duitse bestuurders rijden door tot in Mol en hier nemen Belgische bestuurders de lokomotief over.

Voor de scholing van de Belgische bestuurders was deze reeks gedurende drie weken te Mol aanwezig en naast ritten binnen het stationsempacement, kwam deze machine ook drie maal tot inzet voor de reizigerstrein Mol-Hasselt. Hierbij bleef de 62-ers wel aan de trein.

Op dit ogenblik onderhandelt men op Europees niveau over meerdere, snellere verbindingen tussen de resp. landen en hierbij komt ook het doorrijden van machines op vreemde netten ter sprake.

**** RIJTUIGEN ******1. Statistiek.****1. Leveringen :**

51 507	50 88 16 38 007	M5 A	Bn Brugge - Brussel-zuid	23/09/1986
51 508	50 88 16 38 008	M5 A	Bn Brugge - Brussel-zuid	02/10/1986
52 528	50 88 26 38 028	M5 B	Bn Brugge - Brussel-zuid	23/09/1986
52 529	50 88 26 38 029	M5 B	Bn Brugge - Brussel-zuid	23/09/1986
52 530	50 88 26 38 030	M5 B	Bn Brugge - Brussel-zuid	23/09/1986
52 531	50 88 26 38 031	M5 B	Bn Brugge - Brussel-zuid	23/09/1986
52 532	50 88 26 38 032	M5 B	Bn Brugge - Brussel-zuid	02/10/1986
52 533	50 88 26 38 033	M5 B	Bn Brugge - Brussel-zuid	02/10/1986
59 959	50 88 82 38 009	M5 BDx	Bn Brugge - Brussel-zuid	30/09/1986
59 960	50 88 82 38 010	M5 BDx	Bn Brugge - Brussel-zuid	02/10/1986

Aantal geleverd op 15/10/86 : 51

2. Schrappingen :

alle met PV 3/86

I1	BB	1	12 268
K1	A	4	21 115, 21 116, 21 134, 21 136
K1	BD	11	29 004, 29 007, 29 007, 29 018, 29 104, 29 111, 29 122, 29 123 29 124, 29 126, 29 127
K2	B	26	22 201, 22 216, 22 217, 22 219, 22 223, 22 225, 22 226, 22 232 22 236, 22 237, 22 238, 22 240, 22 241, 22 246, 22 247, 22 251 22 254, 22 255, 22 256, 22 263, 22 273, 22 277, 22 291, 22 296 22 306, 22 325
L	BD	1	39 021
L	B	1	32 032
L	AD	1	38 012

=====

2. Aktuele berichten :

- L : van de rijtuigen behouden voor de folklorische ritten - normaal afgesteld te Gent-st-Pieters - werden drie verdere rijtuigen geschrapt. De overblijvende rijtuigen anderzijds worden uitgerust met rollagers i.p.v. glijlagers.
- K1 : de nieuwste schrapping treft deze reeks slechts gedeeltelijk, enkel het bestand aan BD-rijtuigen wordt verder uitgedund en thans blijven er nog slechts 8 dergelijke rijtuigen over.
- K2 : het PV 3/86 omvat ook de schrapping van 26 rijtuigen type K2. Ondanks de latere bouwdatum en het modernere interieur zullen deze rijtuigen tijdens de volgende jaren voor het groot gedeelte geschrapt worden.
- M2 : de herschildering van deze rijtuigen in de IC/IR-kleuren gaat zeer goed vooruit, doch homogene treinen met de nieuwe kleuren werden nog slechts zelden gevormd.
- M5 : eind september werd een vierde treinpaar met deze dubbeldek-rijtuigen gevormd : het betreft de treinen 3602 (Jemelle - 6.34 - Brussel-zuid 8.18)/ 4600 (Brussel-zuid - 16.00 - Jemelle - 17.42).
Het vijfde treinpaar zal begin november in dienst gesteld worden, de bestemming is echter nog niet bekend.

=====

**** EXPLOITATIE ******1. Statistiek :**

Buitendienstelingen :

-- geen --

Schrappingen van lijnen :

-- geen --

Uitbreken van lijnen :

Lijn 210 : Ans (St-nicolas km 3,4) - Montegnee KB van 30/04/86

2. Aktuele berichten :**** Elektrifikatiewerken :**lijn 42 : indienststelling : mei 1988

baanvak Angleur - Tilff : geen enkele activiteit
 Tilff - Esneux : mastputten gemaakt
 Esneux - Poulseur : maken van putten voor de masten
 Poulseur - Rivage : begin van de werken begin 1987
 Rivage - Hamoir : putten gegoten, sporadisch masten geplaatst
 Hamoir - Bomal : palen en dwarsstukken geplaatst
 Bomal - Marloie : niets gedaan, dit baanvak wordt enkel-sporig uitgebouwd

lijn 69 : indienststelling : mei 1987

baanvak Kortrijk - Menen : putten gemaakt
 Menen - Wervik : palen en dwarsstukken geplaatst
 Wervik - Komen : maken van de putten
 Komen - Poperinge : afgewerkt (behalve de stations Ieper en Poperinge)

lijn 90 : indienststelling : mei 1987

baanvak Geraardsbergen - Lessines :
 sporadisch putten, de armseinen te Lessines werden vervangen door lichtseinen
 Lessines - Ath : alle putten gemaakt, de palen worden binnenkort geplaatst
 Ath- Jurbise : alle palen en dwarsstukken geplaatst, draad gedeeltelijk aangebracht.

lijn 154 : indienststelling : mei 1987

Baanvak Namur - Yvoir : palen en dwarsstukken geplaatst
 Yvoir - Dinant : alle palen geplaatst, op vele plaatsen is de draad over één spoor aangebracht

**** Verhoging van de snelheid :**

Nog volgend jaar wordt de maximale snelheid op de baanvakken Gent-Kortrijk en Herseaux-Tournai verhoogd tot 160 km/h, dit zijn dan de eerste lijnen die in België tegen deze snelheid bereden mogen worden.

TGV-lijn :

Tegen het eind van het jaar moet de (politieke) beslissing vallen aangaande de invoering van de TGV en moet ook het tracé bepaald worden.



KRANT

Aktuele toestand :

Na afsluiten van het zomerseizoen, werd op 20 september de eerste testrit gedaan met het oog op het nieuwe arrangement van '87. Op deze zaterdag werd immers de combinatie van de Zoo van Olmen en de TTZ uitgeprobeerd en zo vaarde de boot - eigendom van de Zoo van Olmen - voor het eerst naar Genebos. Het betreft een bijna honderdjarige boot, die gedurende zijn aktieve loopbaan diende als veerpont over het IJ. Oorspronkelijk voorzien als stoomboot, werd dit vaartuig in de vijftiger jaren uitgerust met een dieselmotor. Ze heeft een capaciteit van 100 personen en legt het traject af in ongeveer anderhalf uur.

Intussen zijn de onderhouds- en restauratiewerken in versneld tempo opnieuw aangevangen :

** Dieselstel 554.14

Reeds tijdens het ritseizoen werd gestart met een opfrisbeurt van het interieur en zo werd een stuurpost volledig herschilderd en onderging de reizigersruimte een grondige reinigingsbeurt. Ook uiterlijk werd de restauratie gestart : zo werden de luchtaanzuigers in humoorspronkelijke vorm geplaatst en werd al een deel van de verstevigingsstrips gemonteerd. Eerdaags zal ook de centrale koplamp gemonteerd worden en kunnen de dubbele koplampen verwijderd worden.

** Goederenpakwagen

Ook hier werd de restauratie gestart, na het aanbrengen van de nodige rekken voor het gereedschap en materiaal, werd ook de buitenzijde afgestuurd en geplamuurd. Nadien wordt de groene livree terug aangebracht. Moeilijkste werk zal het opnieuw aanbrengen zijn van de uitkijk. Deze moet immers volledig in zijn oorspronkelijke versie herbouwd worden.

** Bi-rijtuig

Deze Oostenrijkse rijtuigen doen al 5 jaar dienst op onze lijn en begonnen tekenen te vertonen van roestvorming. Zodoende werd beslist om deze rijtuigen een volledige onderhoudsbeurt te geven. Bij het eerste rijtuig werd het interieur volledig herschilderd en opgefrist, de buitenzijde werd volledig afgeschuurd en ontroest. Thans wordt het rijtuig opnieuw opgeplamuurd. De definitieve herschildering volgt in het voorjaar.

aktiviteitenverslag seizoen 1986

** Het materieel :

Eindelijk kon in 1986 het aankoopbeleid van de TTZ succesvol afgesloten worden, dit o.m. door de aankoop van het dieselstel reeks 46 (4614 ex 554.14). Dit stel kwam kort voor het spoorwegfestival te Zolder aan en werd tijdens dit festival voor het eerst ingezet op de verbinding naar het steenstort.

Deze tweede aankoop betreft een goederenpakwagen. Deze werd al zeer snel omgevormd tot werk- en magazijnwagen. Hierdoor werd het mogelijk om de ex-Beierse wagen - type Ci - eindelijk te voorzien als opvang en tentoonstelling te Zolder.

Derde belangrijk punt was de afwerking van onze derde stomer. Na verschillende moeilijkheden - vooral van administratieve aard, werd de restauratie eind juli afgesloten. Na de nodige test- en opleidingsritten, werd deze machine tijdens het spoorwegfestival officieel in dienst gesteld.

Verder werd ook gestart met de restauratie van een Pruisisch rijtuig, doch door het feit dat de eigenaar een andere oplossing in het zicht heeft, werd de opknapbeurt hier voortijdig onderbroken.

Het overige onderhouds- en restauratieprogramma werd slechts gedeeltelijk uitgevoerd, dit vooral door een groter aantal ritdagen en een gebrek aan medewerkers bij de restauraties.

Voor het komende tussenseizoen wordt vooral geopteerd voor een doorgedreven onderhoudsbeurt bij zowel de lokomotieven (o.a. Simone en de diesellokomotief) als bij de rijtuigen (Bi-rijtuigen). Verder zal gestart worden met de restauratie van de vierde stomer, nl. "Nestor" afkomstig van Tessengerlo-Chemie.

Bij de aankopen zal het vooral handelen om onderdelen en voorwerpen (bv. smalspoormaterieel) ter aankleding van het buffet-museum te Genebos.

** Exploitatie :

De dienstregeling, ingevoerd een jaar geleden werd aangehouden enige nieuwigheid was in feite de verdere uitbouw van het eindpunt te Genebos. Hierbij werd het binneninrichting (aanbrengen van banken uit de M1-rijtuigen, de WC's en een begin van tentoonstelling) sterk uitgebreid.

Tijdens de zomermaanden werd er opnieuw geopteerd voor de inzet van twee stoomlokomotieven, wegens werken op de mijn kon echter de doorrit doorheen de mijn (terugkeer over spoor 8) slechts sporadisch doorgevoerd worden.

Het aantal ritdagen bedroeg - net zoals vorig jaar - 28, hierbij werd een reizigerswinst van ca. 1 000 opgetekend, doch hierbij blijven we nog onder het aantal van 1984. Deze matige aangroei is vooral te danken aan een belangrijke uitbreiding van het aantal groepsreizen en het goede weer in het voorseizoen. Het spoorwegfestival bracht ongeveer 30 % minder reizigers op.

Opnieuw ligt het grootste probleem bij de opvang van de reizigers, vooral het aantal wachters en mensen voor de (voorafgaande) tickettenverkoop is sterk achteruitgegaan, iets wat gedurende enkele ritdagen leidde tot noodoplossingen. Dit punt moet voor volgend jaar dringend onder de loep genomen worden.

** Medewerking :

Het behoud van de versterkte dienst moest opnieuw een groter aantal personeelsleden ter beschikking staan. Meer nog dan vorig jaar bracht dit moeilijkheden met zich mee om de opvang van de reizigers te waarborgen. Vooral bij de wachters stelden zich dit jaar enkele problemen, daar er regelmatig mensen laattijdig afbelden en daardoor geen vervanging mogelijk was. Om de TTZ verder te laten groeien zijn er dringend verdere medewerkers nodig, spijtig genoeg is de passiviteit van de "spoorwegbelangstellende" één van de oorzaken van enkele negatieve punten t.o.v. van de dienstverlening.

Dit geldt ook - zelfs meer nog - tijdens de restauratiedagen door het groter aantal voertuigen is het onderhoud ook zwaarder en hierdoor komen de echte restauraties in tijdnood. De verwezenlijkingen dit jaar laten opnieuw zien tot wat een kleine groep op korte tijd in staat is. Doch dit is niet voldoende. Daarom willen we nogmaals een oproep doen tot vooral de Limburgse leden om ons - al is het maar eenmaal per maand op zaterdagmiddag te komen helpen. We zoeken vooral mensen voor de volgende taken :

- schilderwerken in de rijtuigen en wagens
- aanbrengen van beschriften
- houtbewerkers (eenvoudig houtwerk)
- mensen voor de uitbouw van Genebos
- opbouw en uitvoering van tentoonstellingen
- enz ... enz ...

Ook voor het werk achter de schermen zijn er nog dringend helpende hanen nodig. Spijtig genoeg beseffen de mensen in de raad van beheer hun opdracht niet te goed en ook hier zijn er tal van taken uit te voeren op het vlak van de public relations, de reclame de administratie en vooral voor subsidies.

Anderzijds is de hulp van de mijn nog steeds zeer goed, dit ondanks het feit dat de besparingsmaatregelen zich ook laten gevoelen. Doch opnieuw moeten we de directie en het personeel hartelijk danken voor het onthaal en de spontane hulp bij diverse problemen.

Ook de samenwerking met de N.M.B.S. blijft zeer gunstig evolueren en dit kwam o.a. duidelijk naar voren bij de organisatie van de Kempenland.

** Veiligheid technische problemen :

Opnieuw gelukkig een jaar zonder echte moeilijkheden of ongevallen. Ook voor de werkende leden werd een extra inspanning gedaan om de werkomstandigheden te verbeteren. Dit komt vooral tot uiting in de indienstname van de nieuwe werkwagen, de installatie van een agazijn voor het gereedschap en een opruimen van de loods. Nochtans blijft de elektriciteitsvoorziening - en daarmee de verlichting - en de drukluchtinstallatie een probleem. Ook het zuiver houden van wagens en machines blijft een tijdrovend en oninteressant werd. Verder bestaan er problemen bij het uitblazen en verwijderen van roet en sintels.

Op technisch gebied hadden we af te rekenen met tal van (kleinere) defekten en ongemakken (verliezen, lekken,...). Ook hier is weer de oorzaak te zoeken in een te kleine kern van werkers waardoor het preventief onderhoud niet steeds op tijd kan uitgevoerd worden.

**** vooruitzichten voor het ritseizoen 1987 :**

Opnieuw dient ook dit jaar een extra inspanning geleverd te worden aan de public relations van de vereniging. Om het beoogde aantal reizigers te bekomen om echt rendabel te kunnen werken moet de perskampagne doelgerichter uitgevoerd worden en moeten de auto-caruitbaters meer met de planning kennis maken.

Dit jaar waren er duidelijk gebreken in het ritschema : de treinen volgden elkaar te kort na elkaar op en de trein van 17.00 had niet de beoogde belangstelling. Door het nieuwe programma voor groepen (zie verder), moest het ritschema aangepast worden. Nu wordt geopteerd voor 4 ritten, waarvan de eerste om 11.30, verder treinen om 14.00, 15.00 en 16.00. Hierbij wordt de trein van 15.00 met dieseltraktie gereden. Doch bij goed weer wordt toch de tweede stomer van stal gehaald, dit omdat het gebruik van twee stomers nog steeds tot de verbeelding spreekt.

Voornaamste vernieuwing voor 1987 is de inzet van een boot, dit jaar enkel voor groepen. Hiervoor is er een samenwerking met de Zoo van Olmen bekomen en zo kan een uitgebreid dagprogramma opgesteld worden.

Verdere nieuwigheid is het verschuiven van het spoorwegfestival naar het weekend van 21 juli (dit mits goedkeuring door de mijn). Een uitgebreid raamprogramma dient daarvoor opgesteld te worden.

Op het weekend van 15/16 augustus wordt een kleinere manifestatie gepland, met o.m. een "stationsfeest" te Genebos en een boot-trein-tocht Genebos-Hasselt.

Donderdag 28/V wordt een wandeldag geprogrammeerd, een organisatie die ook de volgende jaren dient uitgebreid te worden.

Afgevoerd werd de fotorit voor treinliefhebber (te weinig belangstelling), dit zal zo mogelijk in een gewone ritdag geïntegreerd worden.

Onderstaand het voorgesteld ritschema voor 1987 :

Mei :	zondag	17/V	
	donderdag	28/V	wandeldag
	zondag	31/V	
Juni :	zondag	21/VI	
	Zondag	28/VI	
Juli	zondag	5/VII	
	zondag	12/VII	
	zaterdag	18/VII ?	 SPOORWEGFESTIVAL
	zondag	19/VII	
	maandag	20/VII	
	dinsdag	21/VII	
	zondag	26/VII	
Augustus :	zondag	2/VIII	
	zondag	9/VIII	
	zaterdag	15/VIII	
	zondag	16/VIII	driehoekstocht Hasselt - Zolder
	zondag	23/VIII	
	zondag	30/VIII	
September	zondag	6/IX	
	zondag	13/IX	
Oktober	zondag	4/X	TTB-dag
november	zondag	8/XI ?	
	zondag	15/XI ?	

Dienstregeling :

Mei - juni - september :

Zolder-mijn	11.30*	14.00	16.00	
Genebos	12.20*	14.25	16.25	
Genebos	13.00*	14.55	16.55	
Zolder-mijn	13.30	15.40	17.40	* alleen voor groepen

Juli - Augustus :

Zolder-mijn	11.30	14.00	15.00*	16.00
Genebos	12.20	14.25	15.50	16.25
Genebos	13.00	14.55	16.20	16.55
Zolder-mijn	13.30	15.40	16.50	17.40 * dieseltraktie (reeks 46)

Door de stijging van de kosten, zijn we genoodzaakt de ritprijzen aan te passen.

**** De vereniging :**

De TTZ-aktueel bleef dit jaar op zijn voorin ingeslagen weg. Het aantal leden steeg gevoelig, doch spijtig genoeg steeg de belangstelling in onze activiteiten speciaal ingericht voor deze leden niet in verhouding. Zowel de fotorit op 22/VI, als de ritten met de dieselstellen waren ontoereikend. Daarom ook het voorstel om - zoals het in feite in de bedoeling lag - het tijdschrift en de voordelen enkel nog voor te behouden aan de actieve leden en zo in feite een nieuwsblad te maken voor het eigenlijke museumbedrijf dat we toch in de eerste plaats zijn.

De instorting van de boekenmarkt in België heeft anderzijds gezorgd voor het uitstel voor het verschijnen van de volgende TTZ-brochures.

=====

Datum	Simone Magda	Bebert D2	4614	Bi	L	R	Kolen	mazout	aant. reizigers	totaal
1/V	20 km	--	--	--	--	20 km	3 000 kg	--	52	52
18/V	52 km	--	--	52 km	--	--	--	--	36	88
19/V	52 km	--	--	52 km	--	--	--	--	232	320
24/V	26 km	--	--	66 km	26 km	26 km	--	--	201	521
1/VI	26 km	--	--	66 km	--	--	5 000 kg	--	89	610
7/VI	58 km	--	--	58 km	--	--	--	120 l	37	647
15/VI	12 km	12 km	--	24 km	--	--	--	--	26	673
22/VI	26 km	--	--	26 km	34 km	46 km	--	--	665	1338
29/VI	26 km	36 km	--	46 km	34 km	46 km	--	--	99	1437
6/VII	52 km	10 km	--	52 km	26 km	26 km	--	--	42	1479
12/VII	26 km	--	--	26 km	--	--	--	--	245	1724
13/VII	--	24 km	--	60 km	24 km	--	--	--	228	1952
20/VII	60 km	24 km	--	60 km	24 km	--	8 000 kg	--	98	2050
21/VII	52 km	--	--	52 km	26 km	--	--	--	192	2242
27/VII	52 km	--	--	46 km	52 km	--	--	--	210	2452
3/VIII	66 km	--	--	66 km	--	18 km	--	--	194	2646
9/VIII	--	44 km	5 km	52 km	--	--	--	--	128	2874
10/VIII	52 km	52 km	--	52 km	52 km	--	--	--	569	3443
15/VIII	40 km	40 km	80 km	100 km	60 km	52 km	3 000 kg	410 l	324	3767
16/VIII	40 km	80 km	80 km	160 km	60 km	--	--	--	1336	5103
17/VIII	40 km	80 km	80 km	80 km	20 km	80 km	--	--	107	5210
24/VIII	40 km	80 km	40 km	60 km	--	--	--	--	137	5347
30/VIII	60 km	20 km	--	60 km	20 km	--	3 000 kg	--	74	5521
31/VIII	--	20 km	--	20 km	26 km	--	--	--	39	5560
6/IX	46 km	26 km	--	46 km	26 km	--	--	--	47	5607
7/IX	26 km	--	--	26 km	--	--	--	--	83	5690
13/IX	52 km	--	--	52 km	--	--	--	--	23	5713
13/IX	26 km	--	--	26 km	--	--	--	--		
20/IX	26 km	26 km	--	26 km	--	--	--	--		
5/X	--	26 km	--	26 km	--	--	--	--		
27/XI	--	80 km	55 km	--	80 km	80 km	--	--		
27/XI	--	40 km	--	--	40 km	40 km	--	--		
28/XI	--	40 km	--	--	40 km	40 km	--	--		
TOTAAL	380 km 1268 km	582 km 144 km	340 km 1406 km	1432 km 1406 km	240 km 530 km	272 km 64 km	72 km 22 000 kg	530 l		
	2230 km	484 km								

Verbruik 9,86 kg/km 1,09 l/km rit = rit naar Genebos + doorrit mijn (en terug)
 256,36 kg/rit 28,34 l/rit

test met boot



boven : familiefoto van de stoomloks (en personeel) te Zolder
onder : inzet van de 4006 vanuit Mariembourg

foto's : M. Delie

MUSEA

C.F.V.3 V.

Mariembourg

Eind september sloot de CFV3V zijn seizoen af met het traditionele stoomfestival. Opmerkelijkste verwezenlijking was het in omloop brengen van een militaire trein : op speciale wagens werden talloze militaire voertuigen uit de tweede wereldoorlog vervoerd en typisch was het meelopen van een extra platte wagen voor de lokomotieven. Op deze wagen was immers het afweergeschut ondergebracht. Ook dit jaar weer een overvloed aan treinen, 7 stoomloks waren onder druk, ook de ritten naar Chimay stonden op het programma, anderzijds kwam de 29.013 voor de Viroin-express terug zijn opwachting maken bij deze museumlijn.

Spijtig genoeg werden anderzijds twee aangekondigde activiteiten niet uitgevoerd : de restauratie van de CA 01 (in grijze fotolivrei) en van de 4906 konden nog niet afgesloten worden en van de bouw van de Delveaux-museum te Treignes was weinig te zien. Wel was de 4616 te Mariembourg aanwezig.

Tegen volgend seizoen wordt de aankoop van een zware stoomlokomotief in Oost-Europa gepland, anderzijds gaat men verder met de uitbouw van Mariembourg, dit o.m. door de plaatsing van verdere seinen en het opfrissen van de gebouwen.

M.S.T.B.

Ook deze museumvereniging sloot zijn seizoen af met zijn spoorwegfestival : naast de ritten met de stoomlokomotief "Tubize" kon de aankoop van een diesellokomotief (gebouwd door Deutz) en van een goederenpakwagen en een platte wagen opgetekend worden.

Ook de restauratie van het M1-rijtuig in buffetrijtuig werd afgesloten en in zijn bordeau-witte IC/IR-livrei werd dit rijtuig regelmatig ingezet bij de gastronomische ritten.

S.P.D.

Deze nieuwe museumvereniging heeft er zijn beide eerste ritdagen opzitten : eerste ritdag was ter gelegenheid van Puurs-kermis, op die dag stonden 6 slagen tussen St-Amands en Puurs op het programma tijdens de trein-tram-bus-dag werd voor het eerst het ganse traject afgelegd. Tijdens deze beide ritdagen werd de Cockerill (vertikale ketel) ingezet met L-rijtuigen.

Ondertussen werden al verschillende werkzaamheden afgesloten: te Baasrode is de afstelmogelijkheid uitgebreid en te Puurs werd een omloopspoor met de nodige perrons aangelegd. Verder werden diverse overwegen aangepast met nieuwe signalisatie.

Voor 1987 wordt een regelmatig exploitatie voorzien. We zullen zo vlug mogelijk hierop terug komen.

=====

MODELBOUW

1. Modellen uitgekomen in augustus - september

<u>1. Lokomotieven Ho</u>					
SBB	III	elektrische treinstel "Rode Pijl" RBe 2/4	Märklin	3125	
DB	IV	elektrisch treinstel ICE			
		- twee kopdelen + 2 tussenrijtuigen	Märklin	3371	
		- idem (versie Digital)		3671	
		- afzonderlijke tussenwagen		4171	
DB	III	elektrische lokomotief reeks 191	Märklin	3329	
		- idem (versie Digital)		3629	
<u>2. Lokomotieven Hoe</u>					
ÖBB	III	stoomlokomotief reeks 298.25	Liliput	712 65	
<u>3. Rijtuigen Ho</u>					

<u>4. Wagens Ho</u>					
DB	IV	vierassige open goederenwagen Eaos	Kleinbahn		
ÖBB	IV	vierassige open goederenwagen Eaos	Kleinbahn		
SBB	IV	vierassige open goederenwagen Eaos	Kleinbahn		
ÖBB	IV	gesloten goederenwagen Gs	Roco	46 412	
<u>5. Lokomotieven n</u>					
DB	II	stoomlokomotief reeks 75-11	Arnold	2212	
DB	II	dieselstel "type Wismar"	Arnold	2920	
<u>6. Rijtuigen n</u>					
DB	III	sneltreinrijtuig met middeningang	Arnold	3272	

=====

2. Nieuwe Belgische modellen :

Tijdens de vorige maanden werden geen verdere Belgische modellen uitgebracht. De ganse modelbaanmarkt was immers kalm, in afwachting van de Sinterklaasperiode.

Enige zeer interessant model - dat ook op Belgische modelbanen kan ingezet worden - is de nabootsing van het Zwitserse TEE-treinstel, uitgebracht door Lima.

Elektrische TEE-stel type RAe

Lima

Voor het nieuwe TEE-net werden door de Zwitserse spoorwegen, in samenwerking met de NS - twee nieuwe TEE-stellen ontwikkeld. Naast de dieserversie, bouwde de SBB ook 5 elektrische stellen, geschikt voor de 4 Europese spanningen. Vanaf 1961 werden deze stellen ingezet op de verbindingen Paris - Milano (Cisalpin) en Zürich - Milano (Gottardo en Ticino). Vermelden we nog dat de eerste vier stellen - nrs 1051 - 1054 - gebouwd werden in 1960, het vijfde stel dateert van 1966.

Vanaf 1974 werd de inzet veranderd en - naast de Gottardo en Ticino - werden de "Edelweiss" en "Iris" werden van de dieselstellen overgenomen. Hierdoor kwamen deze stellen voor de eerste maal in België en reden het traject Basel - Luxembourg - Brussel. Vanaf 1982 eindigde deze inzet en thans rijden deze stellen nog steeds de "Gottardo", doch worden ook gebruikt tussen Frasné en Bern, dit om de reizigers naar de TGV te brengen.

Het model dat Lima uitbrengt bestaat uit twee delen : een set omvat 4 rijtuigen (de twee koprijtuigen, de motorwagen en een tussenrijtuig), de tweede set heeft twee bijkomende tussenrijtuigen.

Zoals bekend bij het hedendaagse Lima is het model zeer natuurgetrouw uitgevoerd, zowel de kast maar vooral het dak is sterk gedetailleerd en omvat alle onderdelen van het werkelijke treinstel. Zelfs de typische stroomafnemers werden exakt nagebootst. Opmerkelijk is ook de kortkoppeling tussen de diverse rijtuigen.

De motor bevindt zich - net zoals in het treinstel zelf - in de speciale motorwagen in het midden van het stel. Opnieuw heeft men een centrale motor, die de vier assen aandrijft via cardanassen er is ook een vliegwiel aanwezig.

Als besluit kunnen we zeggen dat Lima een zeer goed uitgevoerd model op de markt gebracht heeft, doch dat de prijs wel gelijke tred gehouden heeft met de vergrote kwaliteit.

-- Aangekondigde modellen :

Na de reeksen 59 en 29, wil Roco volgend jaar opnieuw een Belgische lokomotief op de markt brengen. Het betreft hier een model van de diesellokomotief reeks 62 en er is sprake dat verschillende versies op de markt zullen gebracht worden. Dat men hier keuze genoeg heeft, kan men aanhalen dat er in het totaal zo een tiental verschillende schilderingen bestaan hebben.

Met dit model komt een universeel inzetbare lokomotief op de Belgische modelmarkt.

=====

HISTORISCHE BLADZIJDE

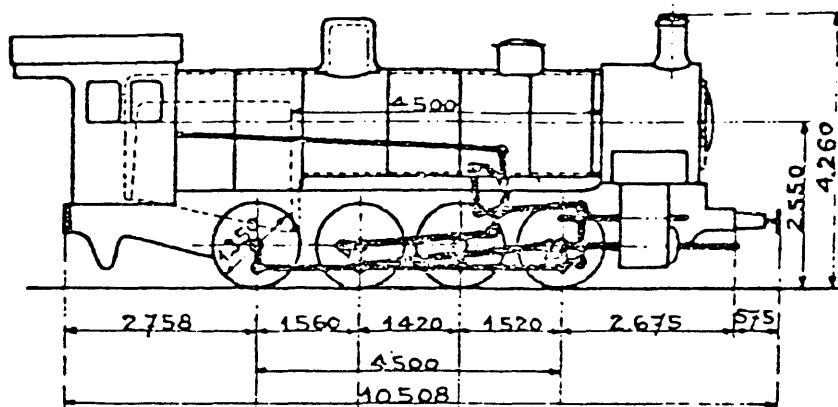
Type 80 (van 1902)

ex- K.P.E.V.

Als voorganger van de beroemde G8-1, kwam de G8 vanaf 1902 op de sporen. Het is in feite een opvolger van het type G 7, vierasig, twee cilinders en oververhitting. Het doel van deze lokomotief was vooral het slepen van lokale goederentreinen en de rangeringen in de diverse grotere stations. Van de 1045 gebouwde machines kwamen er na de eerste wereldoorlog 71 exemplaren naar België. Oorspronkelijk werden ze ingezet in de omgeving van Charleroi : Monceau, Mariembourg en Piéton waren de stelplaatsen in 1922. Korte tijd later daagden deze machines ook op te Hasselt, terwijl Mariembourg zijn machines aan Luttre afstond. Deze toestand bleef gedurende 15 jaren ongewijzigd : de lokomotieven reden te Charleroi vooral de lokale diensten op de diverse lijnen rond en vooral ten zuiden van Charleroi, te Hasselt werden ze vooral ingezet in de Kempen en naar Mol/Neerpelt.

In 1936 werden de eerste machines uit het bestand geschrapt, in 1938 was het bestand tot 27 machines gedaald, vanaf 1939 waren de enkele overgebleven machines nog enkel vanuit Hasselt ingezet.

Bij het begin van de vijandelijkheden van WO II bleef enkel de 8032 over, deze machine werd ook naar Duitsland afgevoerd, doch kwam op 6 oktober 1945 naar België terug en werd ingedeeld bij het bestand van St-Ghislain. Deze machine heeft slechts weinig gereden en in 1948 werd hij dan uit het bestand geschrapt.



Asindeling :	D	Roosterlengte :	2 390 mm
nummering	8001-8096	Roosterbreedte :	1 000 mm
	80.001	Roosteropp. :	2,39 m ²
Diameter cilinders :	600 mm	Keteldruk :	12 bar
Zuigerslag :	660 mm	Inhoud ketel :	5,670 m ³

Diameter drijfwielen :	1 350 mm	Volume stoomruimte :	2,070 m ³
Aantal kl. vlampijpen :	152	Opp. stoomafgifte :	8,50 m ²
Diameter kl. vlampijpen :	41/46 mm	Massa (rijvaardig) :	57 270 kg
Aantal gr. vlampijpen :	21	Massa (leeg) :	51 710 kg
Diameter gr. vlampijpen :	125/133 mm	Aslast : 1ste as :	13 875 kg
Lengte :	4 500 mm	2 de as :	13 935 kg
Verwarmingsopp. haard :	12,58 m ²	3 de as :	14 770 kg
Verwarmingsopp. kl. vlamp :	88,10 m ²	4 de as :	14 690 kg
verwarmingsopp. gr. vlamp :	36,85 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	137,53 m ²		
Oververhittingsopp. :	40,40 m ²		

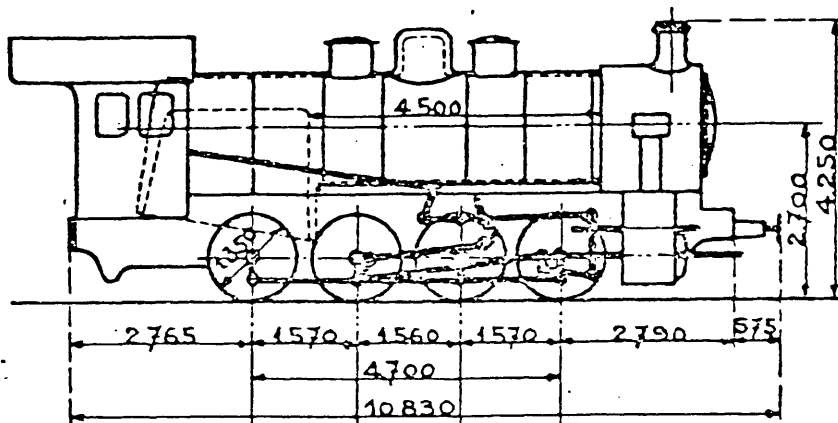
Type 81 : (van 1913)

ex K.P.E.V.

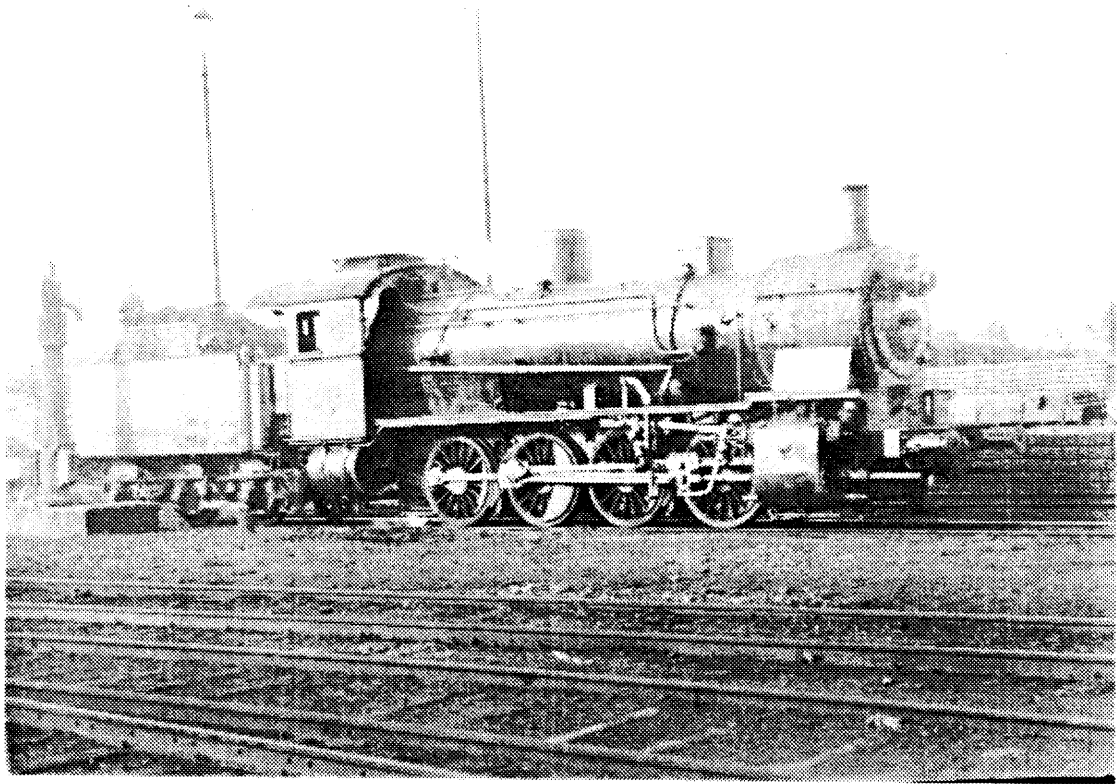
Vanaf 1913 werden verschillende verbeteringen aangebracht aan de ketel en het loopwerk van de reeks G 8 en deze aangepaste machine werd dan de reeks G 8-1. Deze machine voldeed zo goed aan de gestelde eisen dat meer dan 5 000 machine van dit type gebouwd werden. Alleen de K.P.E.V. stelde 4 948 machines in dienst, opnieuw in de lokale goederendienst en voor het rangeerwerk.

Na de eerste wereldoorlog kwamen er niet minder dan 576 machines van dit type naar ons land en ze werden verdeeld over het ganse net. Ook hier verzekerden ze de lokale goederendienst, de rangeerwerkzaamheden maar sporadisch ook enkele stoptreinen. Tijdens de tweede wereldoorlog werden de lokomotieven naar Duitsland afgevoerd doch voor het einde van de vijandelijkheden waren de meeste typen 81 terug in België.

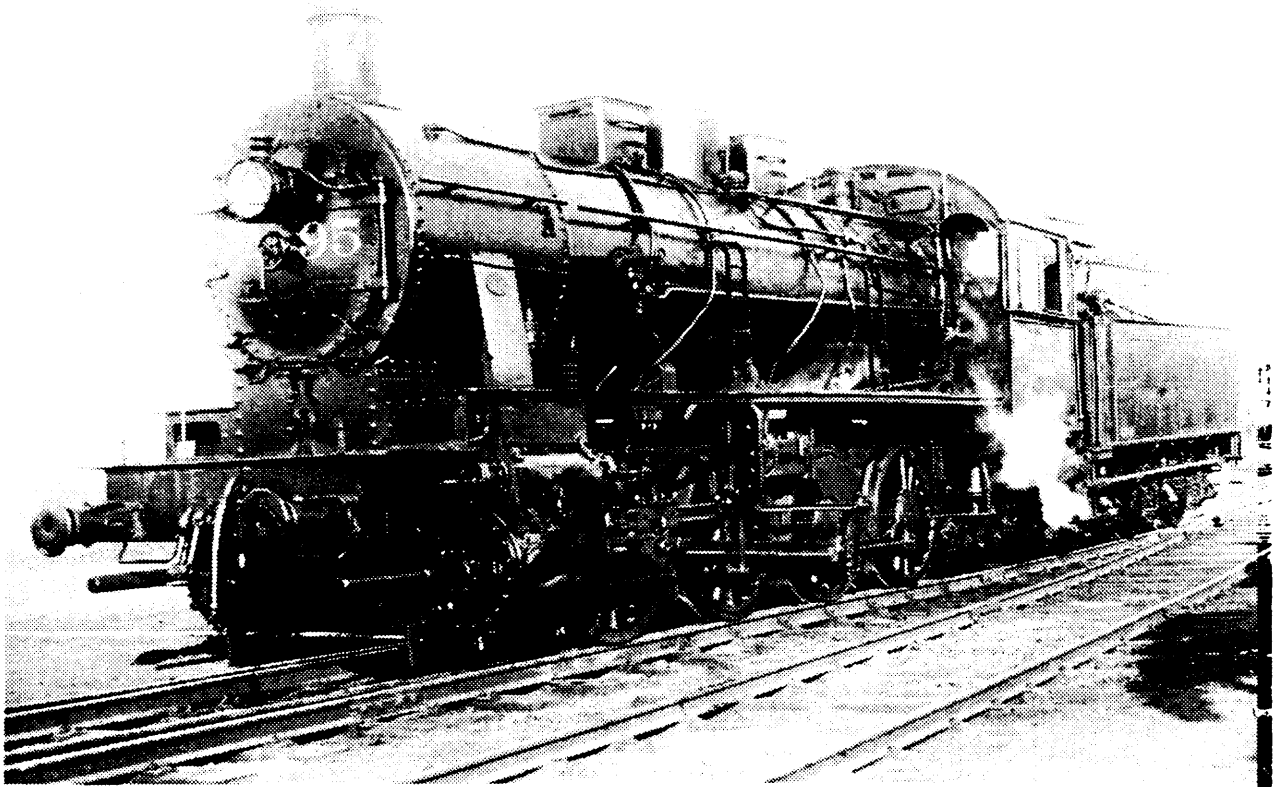
Ook op dat ogenblik was hun rijk nog niet ten einde, de laatste machines werden immers pas - samen met de laatste Belgische stoomers - in 1967 uit het bestand geschrapt.



Asindeling :	D	Roosterlengte :	2 600 mm
nummering	8100-8675	Roosterbreedte :	1 010 mm
	81.001-81.575	Roosteropp. :	2,63 m ²
Diameter cilinders :	600 mm	Keteldruk :	12 bar
Zuigerslag :	660 mm	Inhoud ketel :	6,290 m ³
Diameter drijfwielen :	1 350 mm	Inhoud stoomruimte :	2,150 m ³
Aantal kl. vlampijpen :	139	Opp. stoomafgifte :	8,82 m ²
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Massa (rijvaardig) :	67 930 kg
Aantal gr. vlampijpen :	24	Massa (leeg) :	61 830 kg
Diameter gr. vlampijpen :	125/133 mm	Aslast : 1ste as :	17 170 kg
Lengte vlampijpen :	4 500 mm	2 de as :	17 000 kg
Verwarmingsopp. haard :	13,89 m ²	3 de as :	17 150 kg
Verwarmingsopp. kl. vlamp :	88,43 m ²	4 de as :	16 610 kg
Verwarmingsopp. gr. vlamp :	42,11 m ²		
Totaal verwarmingsopp. :	144,43 m ²	Oververhittingsopp. :	51,88 m ²



Lokomotief 8032 te Brugge, voor zijn transit naar Duitsland
Foto Harder



Lokomotief 8495 (type 81) te Schaarbeek

foto NMBS

Type 82 (van 1944)

ex DRB reeks 56

Na de tweede wereldoorlog bleven Duitse twee machines reeks 56 in ons land achter en hier werden ze type 29. Vanaf 1946 kregen ze de typeaanduiding 82. Deze machines werden reeds in TTZ-aktueel 10 (blz 10.28) beschreven.

Type 83 (van 1944)

ex K.P.E.V. G 12

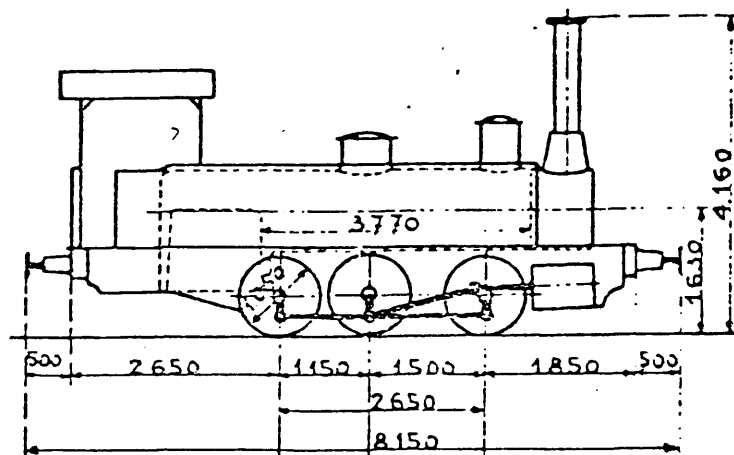
Ook bij dit type handelt om twee machines die na WO II in België achterbleven, ingedeeld werden als type 34 (zie TTZ-aktueel 12.21) en die in 1946 typeaanduiding 83 kregen.

Type 87 (van 1873)

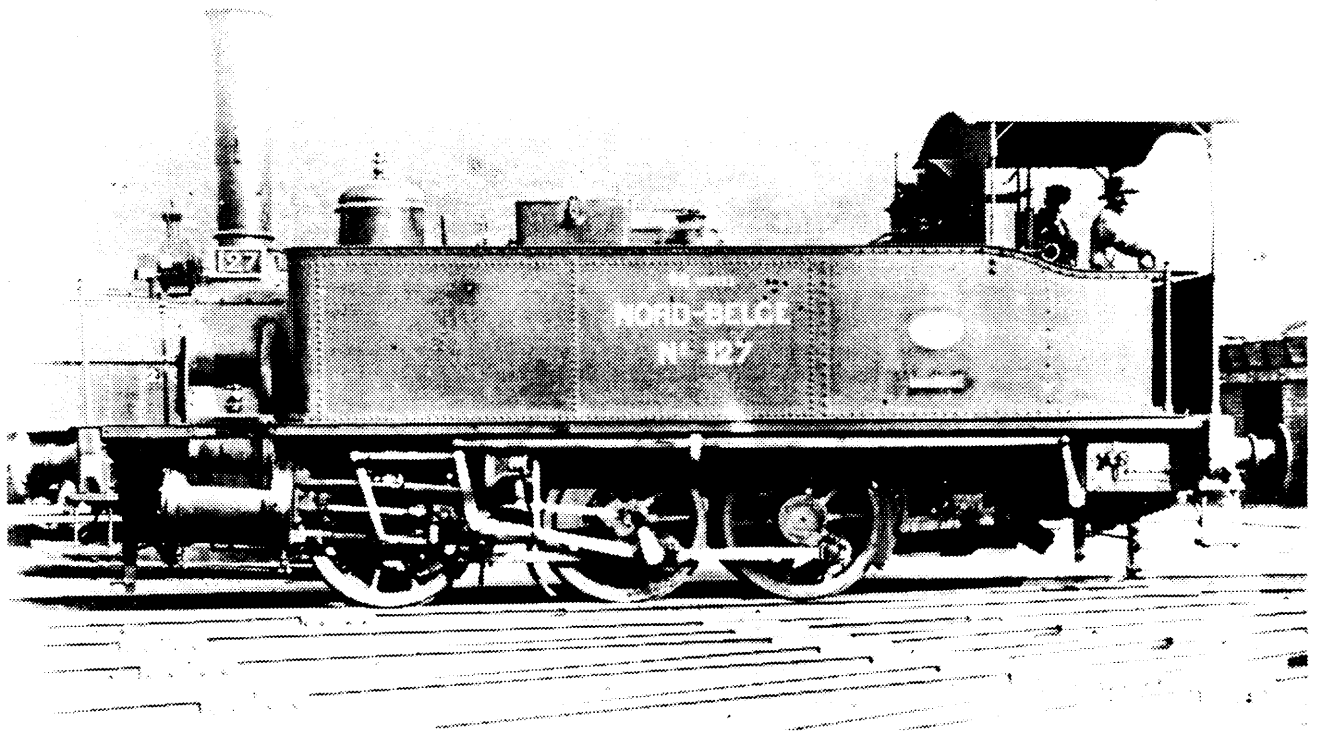
ex Nord Belge

Voor het lichte rangeerwerk en de lokale goederdienst bestelde de Nord Belge 6 lichte tenderlokomotieven (asindeling C, twee cilinders, verzadigde stoom) bij St-Léonard. Deze machines - geleverd in 1873 - kregen de nummers 121-132 en kregen de namen van verschillende steden gelegen langs het NB-net.

In 1877 werden nogmaals 6 machines door St-Léonard gebouwd. Kort na de eerste wereldoorlog werden de meeste machines verbouwd doch tijdens de volgende jaren werd een groot gedeelte geschrapt en meestal verkocht. Bij de overname door de NMBS waren nog twee machines in dienst. Deze werden bij de NMBS het type 87 (nrs 8728 en 8731). Terwijl de laatste machine in mei 1942 afgevoerd werd, hield de 8728 het nog uit tot in 1946, eerst te Kinkempois, later te Renory. Het voorziene (nieuwe) nummer 87.001 heeft deze machine nooit effectief gedragen, daar ze kort na de hernummering verkocht werd aan Monceau Fontaine. Hier kreeg ze het nummer 53.



Asindeling :	Ct	Roosterlengte :	1 252 mm
nummering : nb	121-132	Roosterbreedte :	960 mm
nmbs	8728/8732	Roosteropp. :	1,202 m ²
	(87.001)	Keteldruk :	9 bar
Diameter cilinders :	380 mm	Inhoud ketel :	2,200 m ³
Zuigerslag :	560 mm	Volume stoomkamer :	1,040 m ³
Diameter drijfwielen :	1 060 mm	Opp. stoomafgifte :	5,66 m ²
Aantal kl. vlampijpen :	119	Massa (rijvaardig) :	32 000 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Massa (leeg)	24 500 kg
Lengte vlampijpen :	3 770 mm	Aslast ; 1ste as :	8 800 kg
Verwarmingsopp. haard :	5,70 m ²	2 de as :	10 400 kg
Verwarmingsopp. pijpen :	60 m ²	3 de as :	12 800 kg
Totaal verwarmingsopp. :	65,70 m ²		



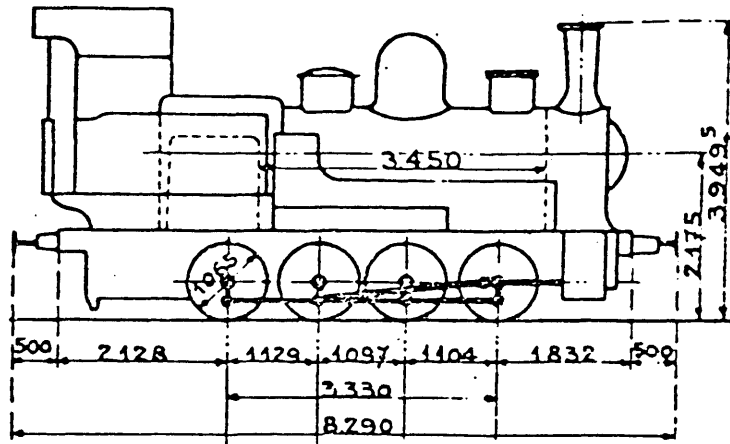
Type 88 (van 1859)

ex Nord Belge

Voor het rangeerwerk en de lokale reizigers- en goederentreinen bestelde de Nord Belge in 1859 vijftien zware tenderlokomotieven (asindeling Dt, twee cilinders, verzadigde stoom). Deze werden vooreerst genummerd als 751 tot 765, deze werden later hernummerd in 601 tot 615. In 1873 nam men twee identieke machines over van de Nord Français (616 - 617) en in 1884 werden nogmaals 6 machines door Cockerill gebouwd. Na vele jaren trouwe dienst werden de meeste machines verbouwd en kregen ze een nieuwe ketel. Hierdoor werd ook de keteldruk - die oorspronkelijk 6,5 en 7 bar bedroeg, verhoogd. Voor 1921 waren ten minste al drie machines afgevoerd, voor 1930 verdwenen nogmaals 8 machines het strijdperk.

In de jaren '30 werden enkele machines verkocht aan privé firma's. Bij de overname door de NMBS waren er nog maar twee machines in het bestand overgebleven. Deze kregen de nummers 8806 (ex-606) en 8812 (ex 612). De eerste machine deed te Kinkempois dienst, de tweede reed te St-Martin.

Bij de hernummering kregen ze de nummers 88.001 - 88.002, begin 1949 werden beide machines uit het bestand afgevoerd. Nochtans bleef een dergelijke machine bewaard, de NMBS kocht immers de Monceau-Fontaine 72 terug en deze machine (NB 615) wordt thans uiterlijk gerestaureerd, spijtig genoeg in zijn laatste uitvoering (als industrielok). Het terugbrengen in zijn NB-uitvoering is - wegens de vele verbouwingen - financieel niet mogelijk.



Asindeling :	Dt	Roosterlengte :	1 425 mm	
nummering : nb	601-617	Roosterbreedte :	1 265 mm	
	nmb	8806 / 8812	Roosteropp. :	1,79 m ²
	nmb	88.001/88.002	Keteldruk :	10 bar
Diameter cilinders :	480 mm	Inhoud ketel :	2,580 m ³	
Zuigerslag :	480 mm	Inhoud stoomruimte :	2,050 m ³	
Diameter drijfwielen :	1 065 mm	Opp. stoomafgifte :	6,02 m ²	
Aantal kl. vlampijpen :	199	Massa (rijvaardig)	41 700 kg	
Diameter kl. vlampijpen :	40/45 mm	Massa (leeg)	35 500 kg	
Lengte valmpijpen :	3 450 mm	Aslast : 1ste as :	10 800 kg	
Verwarmingsopp. haard :	6,22 m ²	2 de as :	9 800 kg	
Verwarmingsopp. pijpen :	87,55 m ²	3 de as :	9 800 kg	
Totaal verwarmingsopp. :	93,77 m ²	4 de as :	11 300 kg	

Type 89 (van 1909)

ex- Nord Belge

Kort na de eeuwwisseling besliste de Nord Belge tot de aankoop van verdere lokomotieven voor het rangeerwerk te Kinkempois en in de Luikse agglomeratie. In 1909 leverde Cockerill en La Meuse elk 3 lokomotieven. Deze machines waren identiek aan de loks van de Nord Français 4.181- 95, later SNCF type 040 TD.

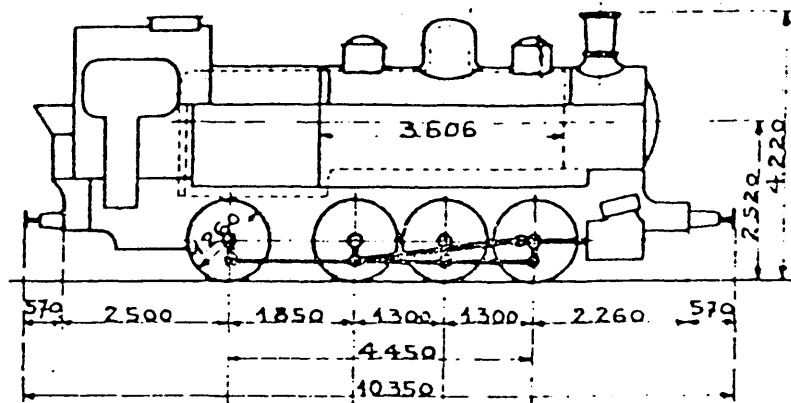
Tijdens hun loopbaan bij de Nord Belge, waren ze vooral ondergebracht te Kinkempois, de NB-nummers waren 631 - 636. Na de overname door de NMBS werden ze type 89. De eerste machine verliet letterlijk de sporen in 1940, daar ze - samen met de 8350 - in de Maas terecht kwam. Deze machine (631 = 8931) werd in augustus 1941 uit het bestand geschrapt.

Tussen 1940 en 1942 werden de overgebleven machines ook vanuit Monceau ingezet. In 1942 waren ze weer te Kinkempois gekoncentreerd

Na een korte periode te Renory voor sommige machines, gingen deze stomers van eind 1945 tot midden 1946 in het bestand van Visé over. Hier werden ze tussen juni 1948 en april 1949 uit het bestand geschrapt. Twee machines (de 89.001 en 89.005) werden aan Monceau-Fontaine verkocht en kregen daar de nummers 101 en 102.

Asindeling :	Dt	Roosterlengte :	2 010 mm	
nummering : nb	631-636	Roosterbreedte :	1 144 mm	
	nmb	8931-8936	Roosteropp. :	2,30 m ²
		89.001-89.005	Keteldruk :	12 bar
Diameter cilinders :	480 mm	Inhoud van de ketel :	4,170 m ³	
Zuigenslag :	660 mm	Inhoud van de stoomruimte :	2,090 m ³	
Lengte vlampijpen :	3 606 mm	Opp; stoomafgifte :	7,040 m ²	

Diameter drijfwielen :	1 260 mm	Massa (rijvaardig)	60 680 kg
Aantal kl. vlampijpen :	184	Massa (leeg) :	45 380 kg
Diameter kl. vlampijpen :	45/50 mm	Aslast : 1ste as :	15 020 kg
Verwarmingsopp. haard :	8,13 m ²	2 de as :	15 020 kg
Verwarmingsopp pijpen :	94,99 m ²	3 de as :	15 320 kg
Totaal verwarmingsopp. :	103,12 m ²	4 de as :	15 320 kg



Verbeter in IIZ-aktueel volgende data van scharpping (blz 22.33/22.34)

3451	44.051	+ 05/1949	3464	44.064	+ 06/1948	3476	44.076	+ 06/1948
3452	44.052	+ 03/1949	3465	44.065	+ 05/1949	3477	44.077	+ 06/1948
3453	44.053	+ 06/1948	3466	44.066	+ 04/1949	3478	44.078	+ 04/1949
3454	44.054	+ 04/1949	3467	44.067	+ 06/1948	3479	44.079	+ 04/1949
3455	44.055	+ 03/1949	3468	44.068	+ 07/1948	3480	44.080	+ 04/1949
3456	44.057	+ 05/1948	3469	44.069	+ 04/1949	3481	44.081	+ 04/1949
3458	44.058	+ 04/1949	3472	44.072	+ 07/1948			
3459	44.059	+ 04/1949	3473	44.073	+ 03/1949			
3460	44.060	+ 03/1949	3474	44.074	+ 04/1949			
3461	44.061	+ 04/1949	3475	44.075	+ 03/1949			

Nummering		Type		Bouwer	fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
3635	01838	4635	44.235	32	La Croyère	1707	/1908	07/1948
3636				32	La Croyère	1708	/1908	WO I
3637		4637	44.237	32	La Croyère	1709	/1908	07/1948
3638	01612	4638	44.238	32	La Croyère	1710	/1908	06/1948
3639	01767			32	La Croyère	1711	/1908	WO I
3640				32	La Croyère	1712	/1908	WO I
3641		4641	44.241	32	La Croyère	1713	/1908	03/1949
3642	01768	4642	44.242	32	La Croyère	1714	/1908	04/1949
3643	01861	4643	44.243	32	La Croyère	1715	/1908	07/1948
3644	01811	4644	44.244	32	La Croyère	1716	/1908	04/1949
3645	01628			32	La Croyère	1717	/1908	WO I
3646		4646	44.246	32	La Croyère	1718	/1908	04/1949
3647	01545	4647	44.247	32	La Croyère	1719	/1908	06/1948
3648		4648	44.248	32	Couillet	1479	/1908	04/1949
3649	01688	4649	44.249	32	Couillet	1480	/1908	09/1947
3650		4650	44.250	32	Couillet	1481	/1908	04/1949
3651	01651	4651	44.251	32	Couillet	1482	/1908	04/1949
3652		4652	44.252	32	Couillet	1483	/1908	04/1949
3653	01700	4653	44.253	32	Couillet	1484	/1908	06/1948
3654		4654	44.254	32	Couillet	1485	/1908	04/1949
3655		4655	44.255	32	Couillet	1486	/1908	06/1948
3656	01769			32	Couillet	1487	/1908	WO I
3657	01680			32	Couillet	1488	/1908	WO I
3658	01613			32	Couillet	1489	/1908	WO I
3659		4659	44.259	32	Couillet	1490	/1908	04/1949
3660	01854	4660	44.260	32	Couillet	1491	/1908	06/1948
3661	01770			32	Couillet	1492	/1908	WO I
3662		4662	44.262	32	Couillet	1493	/1908	03/1949
3663		4663	44.263	32	Couillet	1494	/1908	06/1948
3664		4664	44.264	32	Couillet	1495	/1908	07/1948
3665		4665	44.265	32	Couillet	1496	/1908	06/1948
3666	01614			32	Couillet	1497	/1908	WO I
3667		4667	44.267	32	Couillet	1498	/1908	04/1949
3668	01771			32	Couillet	1499	/1908	WO I
3669				32	Gilly	330	/1907	WO I
3670				32	Gilly	331	/1907	WO I
3671		4671	44.271	32	Gilly	332	/1907	07/1948
3672		4672	44.272	32	Gilly	333	/1907	04/1949
3673		4673	44.273	32	Gilly	334	/1907	04/1949
3674	01570	4674	44.274	32	Gilly	335	/1907	07/1948
3675				23	La Meuse	2115	/1908	WO I
3676		5475	53.176	23	La Meuse	2116	/1908	03/1961
3677	09187	5477	54.177	23	La Meuse	2117	05/1908	08/1963
3678		5478	54.178	23	La Meuse	2118	05/1908	
3679	09062			23	La Meuse	2119	05/1908	WO I
3680	09186	5470	53.170	23	La Meuse	2120	05/1908	08/1964
3681		5431	53.131	23	La Meuse	2121	06/1908	04/1967
3682		5432	53.132	23	La Meuse	2122	06/1908	12/1957
3683	09188	5433	53.133	23	La Meuse	2123	06/1908	10/1966
3684		5434	53.134	23	La Meuse	2124	07/1908	07/1961
3685		5435	53.135	23	La Meuse	2125	07/1908	08/1963
3686	09017	5436	53.136	23	La Meuse	2126	08/1908	12/1957
3687	09203	5437		23	Hanrez	660	/1908	
3688		5438	53.138	23	Hanrez	661	06/1908	12/1957
3689	09019			23	Hanrez	662	/1908	WO I
3690		5440	53.140	23	hanrez	663	06/1908	08/1963
3691	09204	5441	53.141	23	Hanrez	664	/1908	08/1963
3692		5442	53.142	23	Hanrez	665	/1908	
3693	09140			23	Hanrez	666	/1908	WO I
3694	09141	5444	53.144	23	Hanrez	667	/1908	
3695	09020			23	Hnarez	668	/1908	WO I
3696		5446	53.146	23	Hanrez	669	/1908	
3697	09218	5447	53.147	23	Boussu	194	/1908	12/1957
3698		5448	53.148	23	Boussu	195	/1908	12/1957
3699	09205	5449	53.149	23	Boussu	196	/1908	12/1966
3700		5450	53.150	23	Boussu	197	/1908	
3701	09054	5451	53.151	23	Hanrez	649	05/1907	07/1959
3702	09034	5452	53.152	23	Hanrez	650	06/1907	03/1961
3703	09090			23	Hanrez	651	/1907	WO I
3704		5454	53.154	23	Hanrez	652	/1907	04/1965
3705	09035			23	Hanrez	653	/1907	WO I
3706	09021			23	Hanrez	654	/1907	WO I
3707		5457	53.157	23	Thiriau	101	/1907	06/1961
3708		5458	53.158	23	Thiriau	102	/1907	12/1966
3709	09142	5459	53.159	23	Thiriau	103	/1907	03/1961
3710	09206	5410	53.110	23	Thiriau	104	/1907	06/1960
3711		5411	53.111	23	Thiriau	105	/1907	10/1960
3712	09075			23	Boussu	186	/1907	WO I
3713		5413	53.113	23	Boussu	187	/1907	06/1959
3714	09036	5414	53.114	23	Boussu	188	/1907	09/1966
3715		5415	53.115	23	Boussu	189	/1907	04/1967
3716		5416	53.116	23	La Meuse	2051	/1907	08/1963
3717		5417	53.117	23	La Meuse	2052	/1907	03/1966
3718		5418		23	La Meuse	2053	/1907	
3719		5419	53.119	23	La Meuse	2054	/1907	02/1967

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
3720		5420	53.120	23	La Meuse	2055	/1907	05/1960
3721	09037	5421	53.121	23	La Meuse	2056	/1907	10/1966
3722	09189	5422	53.122	23	La Meuse	2057	/1907	06/1964
3723		5423	53.123	23	La Meuse	2058	/1907	12/1957
3724		5424	53.124	23	La Meuse	2059	/1907	12/1964
3725	09038	5425	53.125	23	La Meuse	2060	/1907	05/1960
3726	09190	5426	53.126	23	Boussu	198	/1908	04/1967
3727	09247	5427	53.127	23	Boussu	199	/1908	12/1958
3728	09143	5428	53.128	23	Boussu	201	/1908	
3729	09045			23	Boussu	202	/1908	WO I
3730	02310	4218	41.118	32S	Haine-St-Pierre	959	/1908	07/1959
3731	02222	4231		32S	haine-St-Pierre	960	/1908	
3732				32S	Haine-St-Pierre	961	/1908	WO I
3733	02311			32S	Haine-St-Pierre	962	/1908	WO I
3734		4134	41.034	32S	Haine-St-Pierre	963	/1908	
3735	02304	4135	41.035	32S	Haine-St-Pierre	964	/1908	
3736	02327			32S	Haine-St-Pierre	965	/1908	WO I
3737				32S	Haine-St-Pierre	966	/1908	WO I
3738	02328			32S	Haine-St-Pierre	967	/1908	WO I
3739		4239	41.139	32S	Haine-St-Pierre	968	/1908	10/1952
3740	02122			32S	Haine-St-Pierre	969	/1908	WO I
3741	02173	4255	41.155	32S	Haine-St-Pierre	970	/1908	09/1959
3742		4242	41.142	32S	Tubize	1549	/1908	
3743	02221	4253	41.153	32S	Tubize	1550	/1908	07/1959
3744	02174	4244	41.144	32S	Tubize	1551	/1908	
3745	02123			32S	Tubize	1552	/1908	WO I
3746		4146	41.046	32S	Tubize	1553	/1908	07/1959
3747	02124	4147	41.047	32S	tubize	1554	/1908	07/1959
3748	02125			32S	Tubize	1555	/1908	WO I
3749	02329			32S	Tubize	1556	/1908	WO I
3750		4150	41.050	32S	Tubize	1557	/1908	
3751				32S	Tubize	1558	/1908	WO I
3752	02126			32S	Tubize	1559	/1908	WO I
3753	02197			32S	Tubize	1560	/1908	WO I
3754		4154	41.054	32S	Tubize	1561	/1908	07/1959
3755	02127	4155	41.055	32S	Carels	480	/1908	
3756		4156	41.056	32S	Carels	481	/1908	07/1959
3757	02175	4157	41.057	32S	Carels	482	/1908	11/1958
3758		4158	41.058	32S	Carels	483	/1908	08/1959
3759	02305			32S	Carels	484	/1908	WO I
3760	02128	4160	41.060	32S	Carels	476	/1908	
3761		4161	41.061	32S	Carels	477	/1908	
3762		4162	41.062	32S	Carels	478	/1908	09/1958
3763	02129	4163	41.063	32S	Carels	479	/1908	09/1957
3764		4164	41.064	32S	Carels	470	/1908	09/1957
3765	02231			32S	Carels	471	/1908	WO I
3766	02223	4166	41.066	32S	Carels	472	/1908	
3767	02130	4167	41.067	32S	Carels	473	/1908	08/1959
3768	02131			32S	Carels	474	/1908	WO I
3769	02132			32S	Carels	475	/1908	WO I
3770		4170	41.070	32S	Energie	168	/1908	07/1959
3771	02133	4171	41.071	32S	Energie	169	/1908	
3772		4172	41.072	32S	Energie	170	/1908	10/1957
3773	02340			32S	Energie	171	/1908	WO I
3774	02341			32S	Energie	172	/1908	WO I
3775	02226	4175	41.075	32S	Energie	173	/1908	07/1959
3776				32S	Energie	174	/1908	WO I
3777	02366			32S	Energie	175	/1908	WO I
3778	02176			32S	Energie	176	/1908	WO I
3779		4179	41.079	32S	Energie	177	/1908	
3780		4180	41.080	32S	Energie	178	/1908	10/1957
3781		4181	41.081	32S	Energie	179	/1908	07/1959
3782	02198	4182	41.082	32S	Thiriau	110	/1908	06/1959
3783		4183	41.083	32S	Thiriau	111	/1908	10/1957
3784	02312			32S	Thiriau	112	/1908	WO I
3785		4185	41.085	32S	Thiriau	113	/1908	
3786	02277	4186	41.086	32S	Thiriau	114	/1908	07/1959
3787	02199	4187	41.087	32S	Thiriau	115	/1908	
3788		4188	41.088	32S	Thiriau	116	/1908	
3789		4189	41.089	32S	Thiriau	117	/1908	07/1952
3790				32S	Thiriau	118	/1908	WO I
3791	02177			32S	Thiriau	119	/1908	WO I
3792	02134			32S	Thiriau	120	/1908	WO I
3793		4193	41.093	32S	Biesme	42	/1908	09/1952
3794		4194	41.094	32S	Biesme	43	/1908	07/1959
3795	02357			32S	Biesme	44	/1908	
3796	02200			32S	Biesme	45	/1908	WO I
3797	02343	4197	41.097	32S	Biesme	46	/1908	09/1957
3798		4198	41.098	32S	Biesme	47	/1908	
3799	02135	4199	41.099	32S	Biesme	48	/1908	09/1957
3800		4200	41.100	32S	Gilain	23	/1908	11/1949
3801	02136	4201	41.101	32S	Gilain	24	/1908	11/1958
3802		4202	41.102	32S	Gilain	25	/1908	10/1952
3803	02227	4283	41.183	32S	Gilain	26	/1908	
3804	02178	4204	41.104	32S	Gilain	37	/1908	

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	In dienst	Uit dienst	Opmerkingen
WO I	1931	1946						
3805		4165	41.065	32S	Gilain	28	/1908	
3806	01571	4506	44.106	32	St-Léonard	1593	/1909	06/1948
3807	01658			32	St-Léonard	1594	/1909	WO I
3808				32	St-Léonard	1595	/1909	WO I
3809	01572			32	St-Léonard	1596	/1909	WO I
3810	01573			32	St-Léonard	1597	/1909	WO I
3811	01574			32	St-Léonard	1598	/1909	WO I
3812				32	St-Léonard	1599	/1909	WO I
3813		4413	44.013	32	St-Léonard	1600	/1909	06/1948
3814	01772			32	St-Léonard	1601	/1909	WO I
3815		4626	44.226	32	St-Léonard	1602	/1909	06/1948
3816		4416	44.016	32	Tubize	1595	/1909	06/1948
3817		4636	44.236	32	Tubize	1596	/1909	07/1948
3818	01676			32	Tubize	1597	/1909	WO I
3819	01627			32	Tubize	1598	/1909	WO I
3820		4520	44.120	32	tubize	1599	/1909	03/1949
3821	01544	4521	44.121	32	Tubize	1600	/1909	09/1948
3822		4656	44.256	32	Tubize	1601	/1909	04/1949
3823	01671			32	Tubize	1602	/1909	WO I
3824		4524	44.124	32	Tubize	1603	/1909	04/1949
3825	01575			32	Tubize	1604	/1909	WO I
3826	01773			32	Tubize	1605	/1909	WO I
3827	01855	4606	44.206	32	Tubize	1606	/1909	
3828		4618	44.218	32	Tubize	1607	/1909	04/1949
3829	01688	4629	44.229	32	La Croyère	1793	/1909	06/1948
3830	01774			32	La Croyère	1794	/1909	WO I
3831		4531	44.131	32	La Croyère	1795	/1909	04/1949
3832		4632	44.232	32	La Croyère	1796	/1909	04/1949
3833		4633	44.233	32	La Croyère	1797	/1909	07/1948
3834	01662			32	La Croyère	1798	/1909	WO I
3835		4725	44.325	32	La Croyère	1799	/1909	03/1949
3836		4436	44.036	32	La Croyère	1800	/1909	07/1948
3837		4537	44.137	32	La Croyère	1801	/1909	04/1949
3838		4609	44.209	32	La Croyère	1802	/1909	04/1949
3839		4539	44.139	32	La Croyère	1803	/1909	04/1949
3840		4540	44.140	32	La Croyère	1804	/1909	07/1948
3841	01845			32	Cockerill	2707	/1909	WO I
3842		4620	44.220	32	Cockerill	2708	/1909	06/1948
3843		4503	44.103	32	Cockerill	2709	/1909	04/1949
3844		4623	44.223	32	Cockerill	2710	/1909	04/1949
3845	01576			32	Cockerill	2711	/1909	WO I
3846		4446	44.046	32	Cockerill	2712	/1909	04/1949
3847		4547	44.147	32	Detombay	185	/1909	07/1948
3848	01812			32	detombay	186	/1909	WO I
3849	01839			32	Detombay	187	/1909	WO I
3850	01670			32	Detombay	188	/1909	WO I
3851		4711	44.311	32	Detombay	189	/1909	12/1946
3869				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3870				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3871				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3872				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3873				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3874				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3875				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3876				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3877				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3878				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3879				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3880				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3881				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3882				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3883				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3884				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3885				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3886				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3887				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3888				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3889				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3890				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3891				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3892				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3893				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3894				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3895				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3896				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3897				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3898				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3899				39	Baldwin		/1917	ex ROD
3900				39	Baldwin	47101	/1917	ex ROD 1493--

Nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	in dienst	Uit dienst	opmerkingen
WO I	1931	1946						
3901	04702			18b	Tubize	1543	/1908	WO I
3902	04722	2000	20.008	18b	Tubize	1544	/1908	07/1948
3903	04711			18b	Tubize	1545	/1908	WO I
3904	04728			18b	Tubize	1546	/1908	WO I
3905	04741	2001	20.001	18b	Tubize	1547	/1908	06/1948
3906		2002	20.002	18b	Tubize	1548	/1908	06/1948
3907	04729	2003	20.003	18b	Gilain	29	/1908	06/1948
3908		2004	20.004	18b	Gilain	30	/1908	06/1948
3909		2005	20.005	18b	Gilain	31	/1908	06/1948
3910		2006	20.006	18b	La Croyère	1701	/1908	06/1948
3911		2007	20.007	18b	La Croyère	1702	/1908	06/1948
3912	04723			18b	La Croyère	1703	/1908	WO I
3913		2008		18b	La Croyère	1704	/1908	
3914		2009	20.009	18b	La Croyère	1705	/1908	06/1948
3915	04703	2010	20.010	18b	la Croyère	1706	/1908	06/1948
3916	06351	1645	16.045	16	Thiriau	143	/1909	08/1963
3917		1617	16.017	16	Thiriau	144	/1909	08/1963
3918		1648	16.048	16	Thiriau	145	/1909	04/1964
3919	06341	1629		16	Thiriau	146	/1909	10/1945
3920	06352	1600	16.062	16	Carels	490	/1909	05/1963
3921	06363	1661	16.061	16	Carels	491	/1909	04/1964
3922		1632	16.032	16	Carels	492	/1909	12/1960
3923	06354	1655	16.055	16	Carels	493	/1909	06/1964
3924	06376	1657	16.057	16	Carels	494	/1909	05/1960
3925	06301			16	Carels	495	/1909	WO I
3926		1656	16.056	16	Energie	211	/1909	05/1963
3927	06331			16	Energie	212	/1909	WO I
3928		1638	16.038	16	Energie	213	/1909	06/1961
3929	06302			16	energie	214	/1909	WO I
3930	06355	1630	16.030	16	Energie	215	/1909	12/1959
3931	06303	1631	16.031	16	St-Léonard	1586	/1909	08/1964
3932	06356			16	St-Léonard	1587	/1909	WO I
3933	06345	1633	16.033	16	St-Léonard	1588	/1909	05/1965
3934	06346	1634	16.034	16	St-Léonard	1589	/1909	08/1962
3935	06347			16	st-Léonard	1590	/1909	WO I
3936	06304			16	St-Léonard	1591	/1909	WO I
3937	06357	1637	16.037	16	Tubize	1589	/1909	07/1961
3938	06337			16	Tubize	1590	/1909	WO I
3939		1639	16.039	16	Tubize	1591	/1909	09/1964
3940		1640	16.040	16	Tubize	1592	/1909	02/1962
3941	06358			16	Tubize	1593	/1909	WO I
3942		1642	16.042	16	Tubize	1594	/1909	06/1964
3943	06359	1643	16.043	16	Tubize	1608	/1910	05/1960
3944	06336	1644	16.044	16	Tubize	1609	/1910	09/1964
3945	06342			16	Tubize	1610	/1910	WO I
3946	06361			16	Tubize	1611	/1910	WO I
3947	06362	1647	16.047	16	Tubize	1612	/1910	05/1960
3948				16	Tubize	1613	/1910	WO I
3949		1649	16.049	16	Tubize	1614	/1910	06/1964
3950		1650	16.050	16	Tubize	1615	/1910	09/1964
3951	06305	1651	16.051	16	Tubize	1616	/1910	09/1964
3952		1652	16.052	16	Boussu	221	/1910	09/1964
3953	06377	1653	16.053	16	Boussu	222	/1910	03/1961
3954		1654	16.054	16	Boussu	223	/1910	10/1963
3955	06363			16	Boussu	224	/1910	WO I
3956	06348			16	Biesme	59	/1910	WO I
3957	06364			16	Biesme	60	/1910	WO I
3958	06311	1658	16.058	16	Biesme	61	/1910	11/1963
3959		1659	16.059	16	Boussu	225	/1910	05/1960
3960	06373	1660	16.060	16	St-Léonard	1696	/1911	05/1964
3961	06306			16	St-Léonard	1697	/1911	WO I
3962	06350	1602	16.002	16	St-Léonard	1698	/1911	10/1959
3963	06369	1603	16.003	16	Thiriau	193	/1911	05/1960
3964		1604	16.004	16	Thiriau	194	/1911	05/1960
3965		1605	16.005	16	Thiriau	195	/1911	06/1964
3966	06312	1606	16.006	16	St-Léonard	1699	/1912	06/1964
3967		1607	16.007	16	St-Léonard	1700	/1912	08/1963
3968		1608	16.008	16	St-Léonard	1701	/1912	05/1963
3969		1609	16.009	16	St-Léonard	1702	/1912	07/1959
3970		1610	16.010	16	Thiriau	196	/1912	08/1962
3971	06370	1611		16	Thiriau	197	/1912	
3972		1612	16.012	16	Gilly	412	/1912	01/1964
3973		1613	16.013	16	Gilly	413	/1912	03/1964
3974		1614	16.014	16	Gilly	414	/1912	05/1963
3975		1615	16.015	16	Gilly	415	/1912	06/1961
3976	06371	1616	16.016	16	Energie	297	/1912	07/1961
3977	06365			16	Energie	298	/1912	WO I
3978		1618	16.018	16	Energie	299	/1912	07/1960
3979	06307	1619	16.019	16	Energie	300	/1912	05/1960
3980	06313	1620	16.020	16	Gilly	419	/1913	05/1960
3981		1621	16.021	16	Gilly	420	/1913	10/1963
3982	06343	1622		16	Gilly	421	/1913	11/1945
3983		1623	16.023	16	Gilly	422	/1913	09/1964
3984	06366	1624	16.024	16	Gilly	423	/1913	06/1964
3985		1625	16.025	16	Hanrez	714	/1913	06/1964

nummering		Type		Bouwer	Fabr.nr	in dienst	Uit dienst	opmerkingen
WO I	1931	1946						
3986	06314	1626	16.026	16	Hanrez	715	/1913	03/1963
3987	06367			16	Thiriau	226	/1913	WO I
3988	06368	1628	16.028	16	Thiriau	227	/1913	05/1960
3993		3300	33.008	33	Tubize	1854	12/1922	04/1949
3994		3301	33.001	33	Tubize	1855	02/1923	04/1949
3995		3302	33.002	33	Tubize	1856	02/1923	04/1949
3996		3303	33.003	33	Tubize	1857	02/1923	04/1949
3997		3304	33.004	33	Tubize	1911	03/1923	04/1949
3998		3305	33.005	33	Tubize	1912	03/1923	04/1949
3999		3306	33.006	33	Tubize	1913	03/1923	04/1949
4000		3307	33.007	33	Tubize	1914	04/1923	04/1949
4001	05025	901	9.001	9	St-Léonard	1603	05/1910	06/1951
4002	05021			9	St-Léonard	1604	05/1910	WO I
4003	05001	903	9.003	9	St-Léonard	1605	05/1910	06/1951
4004		904	9.004	9	St-Léonard	1606	06/1910	06/1951
4005	05054			9	St-Léonard	1607	06/1910	WO I
4006		906	9.006	9	St-Léonard	1608	06/1910	06/1951
4007		907	9.007	9	Haine-St-Pierre	1026	05/1910	06/1951
4008		908	9.008	9	Haine-St-Pierre	1027	06/1910	06/1951
4009	05051	909	9.009	9	Haine-St-Pierre	1028	06/1910	06/1951
4010	05027			9	Haine-St-Pierre	1029	/1910	WO I
4011				9	Couillet	1528	/1910	WO I
4012	05066	912	9.012	9	Couillet	1529	09/1910	06/1951
4013		913	9.013	9	Couillet	1530	09/1910	06/1951
4014		914	9.014	9	La Meuse	2188	08/1909	06/1951
4015	05028			9	La Meuse	2189	/1909	WO I
4016	05041			9	La Meuse	2190	/1909	WO I
4017	05023			9	La Meuse	2191	/1909	WO I
4018		918	9.018	9	La Meuse	2192	10/1909	06/1951
4019	05042			9	La Croyère	1788	/1909	WO I
4020	05003	920	9.020	9	La Croyère	1789	07/1909	06/1951
4021	05022			9	La Croyère	1790	08/1909	WO I
4022		922	9.022	9	La Croyère	1791	08/1909	06/1951
4023		923	9.023	9	La Croyère	1792	08/1909	06/1951
4024		924	9.024	9	Cockerill	2713	/1909	06/1951
4025				9	Cockerill	2714	/1909	WO I
4026		926	9.026	9	Cockerill	2715	07/1909	06/1951
4027		927	9.027	9	Cockerill	2716	08/1909	06/1951
4028	05017			9	Cockerill	2717	09/1909	WO I
4029		929	9.029	9	Cockerill	2718	10/1909	06/1951
4030	05004	930	9.030	9	Cockerill	2719	09/1909	06/1951
4031		931	9.031	9	Cockerill	2720	09/1909	06/1951
4032	05057	932	9.032	9	Cockerill	2721	10/1909	10/1951
4033	05062			9	Cockerill	2722	/1909	WO I
4034	05065			9	Cockerill	2723	/1909	WO I
4035		935	9.035	9	Cockerill	2724	12/1909	06/1951
4036	05063	936	9.036	9	Cockerill	2725	02/1910	06/1951
4037	05024			9	Cockerill	2726	/1910	WO I
4038	05005	938	9.038	9	Cockerill	2727	04/1910	06/1951
4039		939	9.039	9	Cockerill	2728	05/1910	06/1951
4040	05055	940	9.040	9	Cockerill	2729	06/1910	06/1951
4041		941	9.041	9	Thiriau	148	01/1911	06/1951
4042		942	9.042	9	Gilly	365	12/1910	06/1951
4043	05006			9	Gilain	48	/1910	WO I
4044				9	Biesme	62	/1911	WO I
4045	05016	905		9	La Meuse	2237	01/1911	
4046	05026	916	9.016	9	Energie	528	12/1910	06/1951
4047	05007			9	La Meuse	2599	/1913	WO I
4048	05043			9	La Meuse	2600	/1913	WO I
4049	05044			9	La Meuse	2601	/1913	WO I
4050	05002	900	9.005	9	La Meuse	2602	08/1913	06/1951
4051	05019			9	La Meuse	2603	/1913	WO I
4052	05056	902	9.002	9	La Meuse	2604	10/1913	06/1951
4053	05052	933	9.033	9	Couillet	1683	10/1913	06/1951
4054		934	9.034	9	Couillet	1682	11/1913	06/1951
4055		915	9.015	9	La Meuse	2598	01/1914	06/1951
4056	05053	925	9.025	9	Couillet	1684	03/1914	06/1951
4057	05046	937	9.037	9	Gilain	65	/1914	06/1951
4058	05047	928	9.028	9	Gilain	66	/1914	06/1951
4059	05048	919	9.019	9	Gilain	67	/1914	06/1951
4060	05049	910	9.010	9	Gilain	68	/1914	06/1951
4061		911	9.011	9	La Hestre	31	/1914	06/1951
4062				9	La Hestre	32	/1914	WO I
4063		921	9.021	9	La Hestre	33	/1914	06/1951
4064		917	9.017	9	La Hestre	34	/1914	06/1951
4080		5480	53.180	23	AC Luttre		/1927	05/1960
4081		5481	53.181	23	AC Luttre		/1927	04/1964
4082		5482	53.182	23	AC Luttre		/1927	10/1966
4083		5483	53.183	23	AC Luttre		/1927	05/1960
4084		5484	53.184	23	AC Luttre		/1927	09/1957
4085		5485	53.185	23	AC Luttre		/1927	WO II
4086		5486	53.186	23	AC Luttre		/1927	02/1967

ketel ontploft 1932

** Er waren eens ...

De Duitse lokomotieven na WO I (deel III) **

Type T 7

Vanaf 1877 werd er een groter aantal nieuwe tenderlokomotieven type T 7 geleverd. Ze waren vooral bestemd voor rangeringen in het Ruhrgebied en voor het lokale reizigersverkeer in en om Berlijn. Eén van deze machines kwam na WO I in België terecht. Onderverdeeld bij de groep Namur hield deze machine het tot in 1923 bij de EB uit.

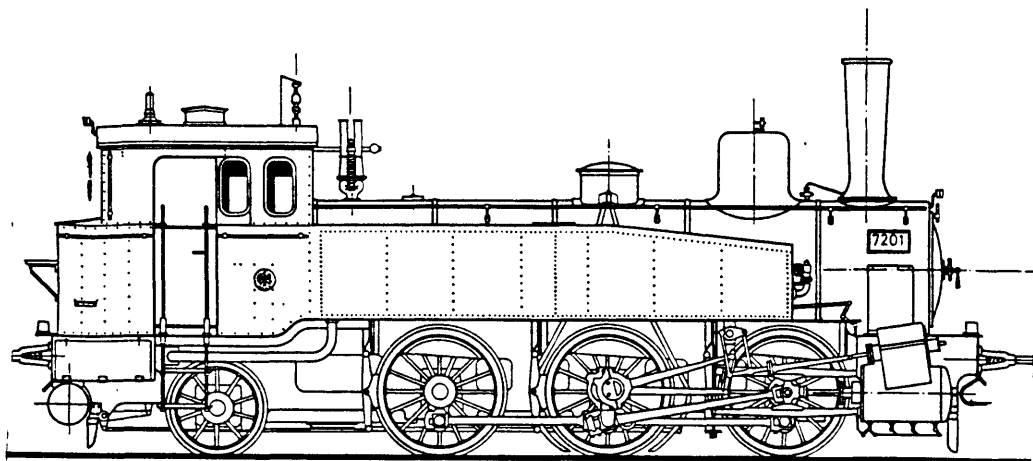
6818 dir. Hamb. Altona Hohenzollern 603 bj 1891 Ct

Aantal : 1

Type T 9-1

Voor de zware goederendienst op lokale trajekten, ontwikkelde de firma Union een nieuw soort tenderlokomotief met asindeling C1', twee cilinders en verzadigde stoom. Van dit type - dat gedurende 10 jaar gebouwd werd - kwamen er 408 machines op de Duitse sporen. Na de WO I er 7 machines naar België.

In 1922 stond nog 1 machine in de groep Liège, de overige loks waren in de groep Charleroi gehuisvest, meestal werden ze ingezet vanuit Mariembourg. Vanaf 1923 waren alle loks in de groep Charleroi, het dienstplan voorzag de diensten voor 2 machines te Mariembourg, de overige stonden reserve. Eind 1923 waren alle typen T9-1 afgesteld.



7208	dir. Elberfeld	Borsig	4489	bj 1895	C1't
7213	Königsberg	Union	1160	1901	C1't
7216	Hamb. Altona	Borsig	4770	1900	C1't
7217	Breslau	Union	1098	1900	C1't
7273	Essen	Hohenzollern	1410	1901	C1't
7292	Essen	Hohenzollern	1470	1901	C1't
7320	Hamb. Altona	Henschel	5615	1901	C1't

Aantal : 7

Type T 9-2

Na het type T 9-1 werd een analoge machine ontwikkeld, waarbij men echter de loopas vooraan geplaatst had, maar die echter overigens dezelfde kenmerken had. In het totaal werden er 247 gebouwd voor de K.P.E.V.

Ook van type kwamen er 7 machines naar ons land en in 1922 waren deze machines verdeeld over de groepen Brussel-noord (inzetstelplaats Schaarbeek) en Charleroi verdeeld. Een jaar later waren ze samengetrokken te Brussel : 4 machines waren te Brussel-zuid, 3 machines stonden te Schaarbeek. Deze toestand bleef tot bij hun schrapping in 1923 ongewijzigd.

7225	dir. Hamb. Altona	Union	981	1898	1'Ct
7226	Erfurt	Hohenzollern	1238	1899	1'Ct
7231	Elberfeld	Hanomag	3121	1898	1'Ct
7234	Essen	Hohenzollern	1259	1900	1'Ct
7235	Münster	Grafenstaden	4819	1898	1'Ct
7251	Breslau	Union	928	1898	1'Ct
7308	Cöln	Borsig	4624	1898	1'Ct

Aantal : 7

Type T 11 :

Door steeds verdere ontwikkelingen, werd kort na de eeuwwisseling een nieuwe tenderlokomotief met asindeling 1'C ontwikkeld. Vooral aan het loopwerk en de ketel werden er belangrijke wijzigingen doorgevoerd en van dit nieuwe type werden er 471 machines aan de K.P.E.V. afgeleverd. Hiervan kwamen er in het totaal 23 machines naar België

In 1922 waren de meeste machines (18) in de groep Gent ondergebracht en reden er vanuit Gent en Aalst diverse lokale reizigersdiensten. Verder had Brussel-zuid 3 en Namur 2 machines T 11 in hun bestand. Eind 1922 gingen de Brusselse machines over aan de groep Gent. Begin 1923 werden de eerste machines van dit type uit het bestand geschrapt.

Eind 1923 werden alle machines te Aalst gekoncentreerd en werd een inzetreeks met 2 diensten opgesteld. Op 1 februari 1924 waren nog slechts 3 machines in het bestand aanwezig, nog voor de zomer werden uit deze geschrapt.

7502	dir Hamb. Altona	Union	1276	bj 1903	1'Ct
7510	Erfurt	Union	1627	1908	1'Ct
7511	Halle				1'Ct
7512	Hamb. Altona	Hohenzollern	1941	1906	1'Ct
7514	Berlin	Union	1273	1903	1'Ct
7517	Essen	Union	1631	1908	1'Ct
7518	Essen	Union	1632	1908	1'Ct
7521	Hamb. Altona	Union	1571	1907	1'Ct
7521	Berlin	Union	1284	1903	1'Ct
7523	Berlin	Union	1286	1903	1'Ct
7524	Essen	Union	1675	1908	1'Ct
7526	Essen	Union	1677	1908	1'Ct
7536	Hamb. Altona	Union	1825	1910	1'Ct
7537	Hamb. Altona	Union	1826	1910	1'Ct
7538	Hamb. Altona	Union	1827	1910	1'Ct
7540	Hamb. Altona	Union	1853	1910	1'Ct
7543	Berlin	Vulcan	2077	1904	1'Ct
7558	Berlin	Borsig	5422	1904	1'Ct
7572	Berlin	Union	1387	1905	1'Ct
7577	Berlin	Union	1392	1905	1'Ct
7585	Berlin	Union	1400	1905	1'Ct
7613	Berlin	Union	1586	1908	1'Ct
7619	Berlin	Union	1592	1908	1'Ct

Aantal : 23

Type T 15

Voor de zware rangeerdienst en voor de goederendienst op lokaal-lijnen bestelde de K.P.E.V. een aantal Mallet-lokomotieven bij Henschel, opgebouwd op twee groepen met resp. 3 en 2 aangedreven assen. Doch dit type werd geen succes, de meeste lokomotieven waren al voor WO I buiten dienst gesteld. Van de overgebleven machines kwamen er 6 na WO I naar België. In 1922 was er één machine in de groep Brussel (Leopoldswijk) aanwezig en werd waarschijnlijk vanuit Ottignies ingezet. De overige machines stonden te Liège en reden vooral op de Vesderlijn en op de lijn naar Battice-Montzen. Mogelijk hebben ze ook lichterdiensten verzekerd.

Eind 1922 waren er al twee machines geschraapt, de laatste gingen tijdens de zomer van 1923 naar de schrootbelt.

8005	dir. Breslau	Henschel	4901	bj. 1898	CBt
8010	Hamb. Altona	Henschel	5962	1902	CBt
8011	Hamb. Altona	Henschel	5963	1902	CBt
8012	Hamb. Altona	Henschel	5964	1902	CBt
8017	Hamb. Altona	Henschel	6203	1903	CBt
8018	Hamb. Altona	Henschel	4902	1898	CBt

Type T 18 :

Laatste ontwikkeling voor de eerste wereldoorlog was wel degenlijk het type T 18. In dit type werd één van de grootste tenderlokomotieven ontworpen, met een asindeling 2'C2' en een lengte van bijna 15 m, werden deze machines ingezet voor lokale reizigerstreinen op de hoofdlijnen. Van de 462 gebouwde machines - deze kregen later de typeaanduiding 78 - kwamen twee machines naar België.

Deze imposante lokomotieven werden gehuisvest in de groep Brussel-noord en in 1922 was er een inzetreeks voor 1 machine vanuit Berchem. Deze machine reed voornamelijk op de verbinding Brussel-Antwerpen.

Ondanks de moderne konstruktie kon dit type zich niet handhaven en eind 1923 verzeilden ze op een afstelspoor.

8403	dir. Frankfurt	Vulcan	2921	bj 1914	2'C2't
8408	Breslau	Vulcan	3364	1918	2'C2't

Aantal : 2

=====

... wordt vervolgd ...

Lijn 24A : (Montzen) - Aachen-sud

Geschiedenis :

Voor een rechtstreekse verbinding tussen Aachen-Hbf en de nieuwe lijn naar Montzen werd tegen het einde van de eerste wereldoorlog een verbindingslijn aangelegd. Deze vertrok te Aachen-sud, vertakte in Ronheide - waar men de ezelsrug heeft om van links- naar rechtsverkeer te gaan - naar het noorden af en vervoegde de lijn 24 even voor het viadukt van Moresnet. De E.B. nam deze lijn met het verdrag van Versailles over.

Lengte : tot aan de grens : 1,3 km
totaal 2,4 km

Overname : 28/02/1921

Stations : geen

Vertakkingen :
Y Geulthal km 0,0
Y Ronheide km 2,4 (vertakking lijn 37)

Buiten dienst : / /1956

Afbraak : ca. /1965

Nota : in het kader van de IC-verbinding Antwerpen - Köln zou deze lijn terug aangelegd moeten worden.

Lijn 25 : Brussel-noord - Antwerpen

Geschiedenis :

Op 5 mei 1835 werd tussen Brussel en Mechelen de eerste spoorweglijn op het Europese kontinent geopend tussen Brussel en Mechelen, een jaar later kwam ook de verbinding tot Antwerpen tot stand.

Deze verbinding werd dan ook één van de belangrijkste van het land en werd dan ook als eerste in België geëlektrificeerd.

Lengte : 43,9 km

Opening : Brussel-noord - Mechelen : 05/05/1835
Mechelen - Antwerpen-centraal : 03/05/1836

Stations en stopplaatsen :

FBN	FBN	Brussel-noord	km 0,0
FSR	FSR	Schaarbeek	2,5
FHL	FHL	Haren-Buda	7,3
FVV	FVV	Vilvoorde	9,5
FPH	FPP	Eppegem	13,7
FWE	FWE	Weerde	16,9
FM	FM	Mechelen	20,6
LNK	LNK	Mechelen-Nekkerspoel	22,1
FWA	FWA	St-Katelijne-Waver	26,6
FDF	FDF	Duffel	29,0
FCT	FKI	Kontich-kazernen	33,9
MHO		Hove	36,3
GMO	GMO	Mortsel (oude god)	38,2
		Morstel (Deurnestwg)	39,7
FCV	FCV	Berchem	41,8
FN	FN	Antwerpen-centraal	43,9

Vertakkingen : Y Berchem km 41,0 vertakking richting Lier

Industrieaansluitingen zie lijn 27

Elektrifikatie : 23/04/1935 (eerste lijn in België)

**** De lokomotief van de maand ****

-- De dieselmotorwagens type 670/671 --

Uitgaande van de ervaringen met de vorige diesel-mechanische en vooral de drieledige diesel-elektrische stellen, besliste de N.M.B.S. nog tot de bouw van 6 verdere stellen. Deze motorwagens zouden uitgerust worden met Maybach-motoren. Deze hadden in de voorgaande stellen al lang hun deugdelijkheid bewezen. Bij deze drieledige stellen zouden twee motoren ingebouwd worden, één in elk koprijtuig. In tegenstelling met de vorige drieledige motorwagens, stapte men af van de diesel-elektrische aandrijving en koos men voor een diesel-hydraulische transmissie. Alhoewel deze opbouw in België nog niet beproefd was, was deze traktiewijze vooral in Duitsland sterk ingeburgerd.

De opdracht voor de bouw werd in de wacht gesleept door La Brugeoise, Nicaise et Delcuve te Brugge en hier ontstonden de 59 365 mm lange stellen met een topsnelheid van 140 km/h. Met hun massa van 159 000 kg boden ze aan 219 reizigers zitplaatsen. Zoals reeds gezegd werden de motoren geleverd door Maybach te Friedrichshafen. De motoren - met 12 cilinders in V-vorm opgesteld - leverden elk een vermogen van 440 kW (600 pk). De transmissie werd geleverd door Voith.

De 6 bestelde motorwagens werden in de loop van 1939 geleverd en kregen de nummers 653.11 tot 653.16 toegewezen. Net zoals al de overige zware motorwagens werden ze te Brussel-zuid (motorwagens) gestationeerd en bereiden - tijdens de enkele maanden voor het uitbreken van de tweede wereldoorlog - vanuit Brussel de meeste hoofdlijnen van het net.

Tijdens de wereldbrand waren ze afgesteld te Brussel-zuid en Mechelen. Hier werden immers enkele stellen beschadigd. Hierbij werd de motorwagen van de 653.12 onherstelbaar vernietigd.

Na de wereldoorlog bleven ze te Brussel-zuid gestationeerd en tijdens de eerste maanden werden ze onregelmatig gebruikt. Er was wel een gemengde reeks voor alle drieledige stellen opgesteld en hierin waren diensten voorzien naar Hasselt, Gent, Kortrijk, Tournai, Mons en Charleroi. Tijdens een van de ritten naar Hasselt werden het middenrijtuig en het koprijtuig van stel 653.13 vernield bij een brand te Zaventem. Dit gebeurde op 5 januari 1946. Met de overblijvende delen van stel 653.12 werd een "nieuw" stel gevormd.

In mei 1946 werden de 5 overgebleven stellen hernummerd in 670.01-02 en 670.04-06. Tijdens de volgende jaren veranderde slechts weinig in hun inzet.

Dag	Rijdt	Afstand	Uur	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
1		27		FT 1301	L	FBM				FSM Δ 1756						Onderhoud											
2		698				FBM			1508	Binche 1513	FBM	1532	Erquel	1551	FBM	1737	FTY	1732	FBM	1570	FMS	1579	FBM	1682	FMS	1689	FBM
3		--											Planton te		FBM												
4		730		FBM				1002	FHS	1003	FBn	1006	FHS		1007	FBn		1008	FHS	1009	FBn	1004	FHS	1005	fbn	1006	FbM
5	SD	402		FBM				1801	FGSP	800	FBM	805	FGSP	783	FC		1754	FBM		550	FCR	555					
	D					FBM					Roesel	784	FC		1754	FBM		550	FCR	555							2372

De enige wijzigingen in de inzet van deze stellen kon men noteren door de elektrifikaties van de sterlijnen omheen Brussel. Vanaf 1949 vielen de diensten naar Charleroi weg en in 1954 werden de treinen van en naar Gent elektrisch gereden. Inmiddels was ook de noord-zuid-verbinding in dienst gekomen, doch ook deze belangrijke verbinding veranderde weinig aan het dienstenpakket. Wel was de reeks uitgebreid tot 6 inzetdagen en was de planton weggevallen. Hierdoor konden enkele bijkomende inzetplaatsen bereikt worden, zo kwamen o.a. Adinkerke, St-Niklaas en Oostende in het inzetgebied van de stellen 670 terecht.

In 1948 kreeg men ook een eerste belangrijke wijziging : bij het stel 670.05 werden de beide Maybach motoren vervangen door motoren van de firma Carels en op dat ogenblik werd dit stel hernummerd in 671.01. Dit motorstel stond trouwens vanaf de tweede wereldoorlog afgesteld, juist omwille van de diesel-motoren. Deze had men immers gebruikt om de overige stellen terug in dienst te kunnen brengen.

Tot in 1961 was er geen merklijke wijziging op te tekenen, toen besliste men om deze stellen onder te brengen te Schaarbeek. Anderzijds waren al diverse lijnen rondom Brussel geëlektrificeerd en dat leidde tot de omstationering van enkele motorwagens naar Ronet. Het eerste stel van dit type kwam al in de loop van april 1961 te Ronet aan.

Het onder draad brengen van de verbinding naar Hasselt had de transfert van alle stellen type 670/671 naar Ronet tot gevolg. Doch in de loop van augustus 1961 werd de 671.01 opnieuw uitgerust met Maybach-motoren en kreeg nu het nummer 670.03.

Te Ronet werd een inzetreeks met twee plandagen opgesteld, hierin werden praktisch alle diensten werden verzekerd tussen Namur en Dinant/Givet. Verder was er ook een slag naar Liège geprogrammeerd.

Deze inzet vanuit Ronet was slechts van korte duur en nog voor de zomerregeling van 1963 verhuisden alle stellen naar Kortrijk. In West-Vlaanderen kregen deze stellen - samen met de reeds voorheen overgekomen stellen type 654/655 een reeks met vier plandagen voor de wielen geschoven en zo reden de motor-

wagens o.a. naar Antwerpen-LO, Brugge, Poperinge, Tourcoing en zelfs Eeklo.

Inztreeks van het type 670 te Ronet (boven) - vanaf mei 1962
 Inztreeks van de stellen type 654/655/670 te Kortrijk (enkel wekdagen)
 (vanaf mei 1964) onder

Dag	Rijdt	Afstand	Uur	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
1		379 km		FE0			sd Fnr	Heer-ag Fnr 5861	5868	Givet		Fnr Feo 5865	Fnr 5878	Givet		5877	Fnr	5876	Givet		Fnr	5891	Feo			
2		329 km		Feo				Fnr	5226	Liège-V	vegn	Fnr Feo 245	Fnr			5874	Givet		Fnr	5873	SS Heer-ag	5888	Feo			
1	SD	525 km		FC				Komee Tourc 8851	Fc 8852	FC 9205/8	3922	Fnl0	Fc 3921			3932	Fnl0	Lokeren 9569	Fnl0	Fsn 9550	Fnl0 9574	3937	Fc			
2	SD	519 km		Fc			Komee Fc 9200/01	Harelb Fc 8801	Tourc 8842	Fc		FR 2363	Fc 2364	FR 2369	Fc 2374		Fc		FGSP 2166	Eeklo 9429	FGSP 2169	FC 2164	FGSP 2161	FC		
3	SD	441 km		FC				FGSP 2200	FTY 8813	FC 8806	FPP 2803	FC 2806	FR 2367	FC 2368		FC	FY 2813	FC 2816	FMC 8835	FTY 8832		FC				
4	SD	553 km		FC				Mareg 8811	Tourc 8840	Fnc 2801	FC 2804	FY 2361	FC 2366	FR 2373	FC 2376		FC 921	FPP 2818		FC		FR 2391	FC 2390			

Verklaring

- Brussel-zuid : FBM : Brussel-zuid FTL : Tienen FSM : Zottegem FTY : Tournai
- FMS : Mons FBN : Brussel-n FHS : Hasselt FCR : Charleroi-zuid
- FGSP : Gent-St-P
- Ronet : FEO : Ronet FNR : Namur
- Kortrijk : FC : Kortrijk FNLO : Antw. LO FR : Brugge FSN : St-Niklaas
- FGSP : Gent-St-P FTY : Tournai FPP : Poperinge FMC : Moeskroen
- FY : Ieper

=====

Maar ook te Kortrijk werd de dienst in tijd sterk gehypotekeerd : enerzijds kreeg men de massale aflevering van de diesellokomotieven type 212, die een deel van de diensten overnamen, anderzijds waren ook de nieuwe driedelige stellen type 630 gereed om o.m. de diensten van en naar Gent en Antwerpen-LO over te nemen.

Vanaf 1965 werden deze stellen reserve gesteld en in 1966 waren alle typen 670 uit het bestand geschrapt.

** Technische Kenmerken :

- Bouwer : La Brugeoise, Nicaise et Delcuve te Brugge
- Asindeling : B'2' + 2'2' + 2'B'
- Bouwjaar : 1939
- Massa : (rijvaardig) 159 000 kg
- (leeg) 138 500 kg
- Vermogen : 2 x 441 kW
- Snelheid : 140 km/h
- Ø drijfwielen : 970 mm
- Ø loopwielen : 1 010 mm
- Dieselmotor : Bouwer : Maybach (Carels voor type 671)
- Type : G-06
- Werkingspr. 4-takt met overvoeding
- Aantal cil 12 in V-vorm onder een hoek van 60 °
- Boring/slag 160 mm / 200 mm
- Massa : 2 300 kg
- Injektie : 200 bar
- Transmissie : Bouwer : Voith (type T 45 MZ)

** Loopbaan :653.11 -- 670.01 (vanaf 05/1946)

Stelplaatsen : Brussel-zuid / /1939 - 27/09/1961
 Schaarbeek 27/09/1961 - 06/10/1961
 Ronet 06/10/1961 - 22/05/1963
 Kortrijk 22/05/1963 - 14/12/1965

Buiten dienst : PV n 538 van CW Mechelen van 03/12/1965
 Uit geschriften : 14/12/1965

653.12 -- 670.02 (vanaf 05/1946)

Stelplaatsen : Brussel-zuid / /1939 - 10/05/1961
 Ronet 10/05/1961 - 21/05/1963
 Kortrijk 21/05/1963 - 13/07/1966

Buiten dienst : PV nr 267 van CW Mechelen van 24/06/1966
 Uit geschriften : 13/07/1966

Opmerkingen :

vanaf 05/1946 opgebouwd uit koprijtuig van 653.13, middenrijtuig 653.12, koprijtuig 653.12

653.13

Stelplaatsen : Brussel-zuid / /1939 - / /1945

opmerking : vernield tijdens bombardement tijdens WO II

653.14 -- 670.04 (vanaf 05/1946)

Stelplaatsen : Brussel-zuid / /1939 - 26/04/1961
 Ronet 26/04/1961 - 18/04/1963
 Kortrijk 18/04/1963 - 13/07/1966

Buiten dienst : PV nr 267 van CW Mechelen van 24/06/1966
 Uit geschriften : 13/07/1966

653.15 -- 670.05 (vanaf 05/1946)

-- 671.01 (vanaf /1948) uitgerust met motoren Carels/SEM type 8 K 73 B
 -- 670.03 (vanaf 08/1961) opnieuw uitgerust met motoren Maybach

Stelplaatsen : Brussel-zuid / /1939 - 27/09/1961
 Schaarbeek 27/09/1961 - 30/05/1962
 Ronet 30/05/1962 - 12/04/1963
 Kortrijk 12/04/1963 - 13/07/1966

Buiten dienst : PV nr 267 van CW Mechelen van 24/06/1966
 Uit geschriften : 13/07/1966

653.16 -- 670.06 (vanaf 05/1946)

Stelplaatsen : Brussel-zuid / /1939 - 27/09/1961
 Schaarbeek 27/09/1961 - 30/05/1962
 Ronet 30/05/1962 - 22/05/1963
 Kortrijk 22/05/1963 - 13/07/1966

Buiten dienst : PV nr 267 van CW Mechelen van 24/06/1966
 Uit geschriften : 13/07/1966



INDUSTRIE

** Geschiedenis **

** De mijn van Beringen **

deel II

2. DE VUURLOZE STOOMLOKOMOTIEVEN :

Al kort na de tweede wereldoorlog werd het plan opgevat om de - verouderde - stoomlokomotieven te vervangen door nieuwe stomers. Gezien de korte trajekten binnen de mijn van Beringen, besliste men tot het gebruik van vuurloze stoomloks.

In de loop van 1949 werd bij de Ateliers de la Meuse een eerste dergelijke lok besteld en op 19 januari 1951 werd de ketelbeproeving doorgevoerd. Op 8 oktober van hetzelfde jaar werd de machine officieel in bedrijf gesteld. Met drie aangedreven assen had deze machine een vermogen van 110 kW. De ketel was toegelaten voor een druk van 40 bar, had een diameter van 1 600 mm. De aandrijving gebeurde met twee cilinders met een diameter van 550 mm, een zuiger-slag van 400 mm. Deze lok kreeg waarschijnlijk het nummer 1 toegewezen, doch werd korte tijd later het nr 9.

Begin 1952 werden 2 identieke machines besteld, deze lokomotieven - die de nrs 10 en 11 toegewezen kregen - werden eind 1953 geleverd en kregen zijn gebruiksvergunning op 27 januari 1954. Dit leidde tot de afstelling van de lokomotief nr 4.

Een jaar later bestelde Beringen opnieuw twee analoge machines. De gebruiksvergunning werd op 3 mei 1955 toegekend en beide machines - de nrs 12 en 13 - verdrongen op dat ogenblik de machines 3 en 5. Opmerkelijk hierbij was de overgang naar vierassige machines met een massa van 72 000 kg, hierdoor kon het vermogen verhoogd worden tot 218 kW (296.pk). De diameter van de cilinders werd verhoogd tot 600 mm, de zuigerslag bedroeg 500 mm.

In 1957 werd opnieuw een drieassige lokomotief besteld, voor deze machine werd op 10 maart 1958 de gebruiksvergunning uitgereikt. Enkele maanden later werd het nummer 15 afgeleverd en hier kreeg men een derde vierassige lokomotief. Deze beide machines konden de klassieke stoomlokomotieven op een zijspoor verdringen, doch het bedrijf had nog niet genoeg reservemachines om de dienst te verzekeren.

Daarom bestelde Beringen nogmaals twee drieassige machines met dezelfde afmetingen als de overige lokomotieven. Na het afleveren van de gebruiksvergunning op 16 januari 1959 werd het aankoopprogramma afgesloten en gedurende meer dan 10 jaar deelden deze machines de dienst.

Van de 9 lokomotieven waren er gemiddeld 5 in dienst - de vierassige lokomotieven verzekerden bij voorkeur de diensten naar het NMBS-station en naar de kolenhaven. Hiervoor waren er twee machines nodig. De drie drieassige machines verzekerden het interne rangeerwerk en werden gewoonlijk gebruikt voor de lading van de treinen.

De hoge-druk-stoom werd afgetapt bij de eigen elektriciteitscentrale van de mijn en was voldoende voor 6 tot 8 uur bedrijf. Het vullen van de ketel vergde ongeveer een half uur.

In de jaren '60 was er een kleine verandering - voor de range-
ringen in de kolenhaven van Beringen voldeden deze machines niet
- en daarom werd bij Cockerill een klassieke diesellokomotief aan-
gekocht voor deze diensten.

Over de buitendienststelling zijn er weinig gegevens bekend,
in de archieven van het mijnwezen wordt voor alle lokomotieven het
jaar 1976 vermeld, doch het is wel zo dat enkele machines al vanaf
1971-1972 afgesteld waren. In 1974 reden ten minste nog drie machi-
nes, doch de vervanging door de nieuwe diesellokomotieven Brisso-
neau en Lotz was echter in volle gang.

Kort na de afstelling werden de meeste machines gesloopt, doch
één exemplaar kon gered worden : na onderhandelingen met Stella
Artois kocht deze firma de lokomotief nr 12 aan en schonk ze aan
de NMBS voor zijn museumpatrimonium. Eind 1977 werd deze machine
vooreerst naar de stelplaats Hasselt afgevoerd en hier werd de 12
uiterlijk opgefrist. Op 10 november 1977 werd de machine naar Leu-
ven overgebracht.

Nummer	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Bouwer :	La Meuse	La Meuse	La Meuse	La Meuse	La Meuse	La Meuse	La Meuse	La Meuse	La Meuse
Bouwjaar	1950	1953	1953	1954	1954	1957	1957	1958	1958
Fabrieksnummer	4622	5223	5222	5265	5266	5631	5362	5371	5372
Ketelproef	19/01/51	25/09/53	25/09/53			29/11/57	04/03/58	14/11/58	14/11/58
Vergunning	26/10/51	29/03/54	29/03/54	03/05/55	03/05/55	04/04/58	02/07/58	14/02/59	14/02/59
Gebruiksverg	08/10/51	27/01/54	27/01/54	20/06/55	20/06/55	10/03/58	09/06/58	16/01/59	16/01/59
Toelatingsnr	L 545	L 557	L 558	L 559	L 560	L 561	L 562	L 566	L 565
Asindeling	C fl t	C fl t	C fl t	D fl t	D fl t	C fl t	D fl t	C fl t	C fl t
Keteldruk	40 bar	40 bar	40 bar	40 bar	40 bar	40 bar	40 bar	40 bar	40 bar
Werkingsdr	12 bar	12 bar	12 bar	12 bar	12 bar	12 bar	12 bar	12 bar	12 bar
Langsketel									
(diameter)	1 600	1 716	1 716	2 030	2 030	1 836	2 030	1 836	1 836 mm
(lengte)	5 504	5 432	5 432	6 670	6 670	5 320	6 670	5 320	5 320 mm
Cilinders :									
(diameter)	550	550	550	600	600	550	600	550	550 mm
(zuigerslag)	400	400	400	500	500	400	500	400	400 mm
Ø drijfwielen	900	900	900	1 050	1 050	900	1 050	900	900 mm
Vermogen	110	110	110	218	218	169	218	169	169 kW
Massa (leeg)	39 000	40 000	40 000	57 000	57 000	40 000	57 000	40 000	40 000 kg
Massa (rijv.)	49 000	52 000	52 000	74 000	74 000	52 000	52 000	52 000	52 000 kg
Buiten dienst	1976	1976	1976	1976	1976	1976	1976	1976	1976

3. DE SMALSPOORSTOOMLOKOMOTIEVEN :

De archieven aangaande deze machines zijn niet volledig, maar
ondanks dit kon toch het volgende bestand opgemaakt worden.

Eerste machines die te Beringen kwamen, waren tweeassige lo-
komotieven aangekocht bij Foquet en die in de loop van 1920 te Lim-
burg aankwamen. Beide machines met asindeling Bt, werden gebouwd
door Orenstein en Koppel, de eerste in 1909 als fabrieksnr 3242,
de tweede in 1912 onder nummer 5315.

Beide machines werden vooral ingezet bij de bouw van de mijn,
dit voor het aanvoeren van de benodigde onderdelen en materialen.

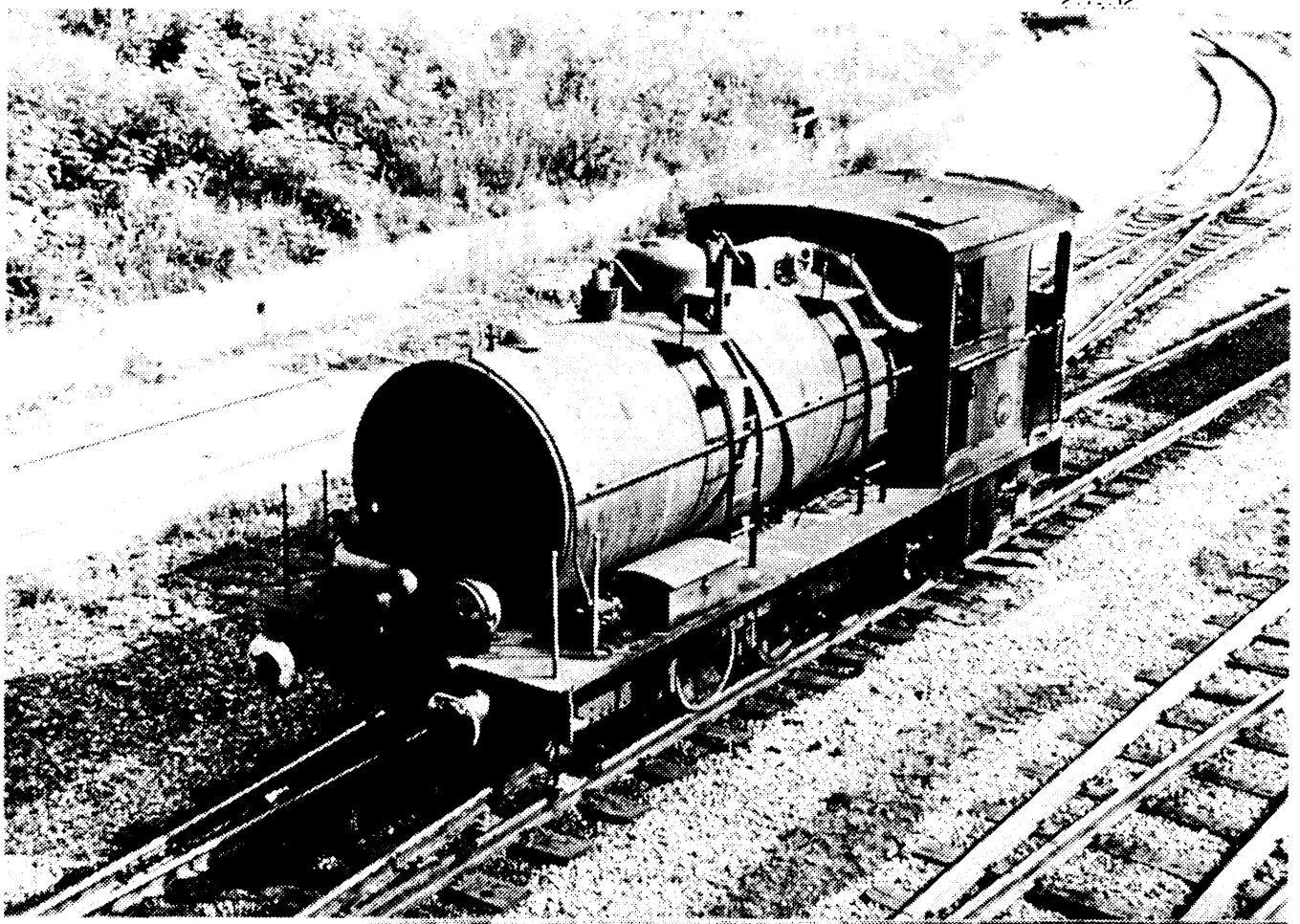
De eerste nieuwe lokomotief werd in de loop van 1924 aangekocht en werd gekozen uit de bestaande stock van de Ateliers de La Meuse. Gebouwd in 1920 verkreeg deze tweeassige lokomotief op 19 juli 1924 zijn gebruiksvergunning.

De laatste smalspoorlokomotief werd in 1925 aangekocht en bouwer hiervan was opnieuw Orenstein & Koppel.

De vier machines deden gedurende een tiental jaren onverschrokken dienst, doch in 1934 werd het nr 2 als eerste afgesteld. In 1937 werden de beide overige Orenstein & Koppel machines afgesteld en zodoende bleef enkel het nummer 3 over. Deze deed nog dienst tot in 1952 en werd dan ook afgesteld. Deze machine werd in 1954 officieel uit de geschriften afgevoerd.

Mogelijk is er nog een 5de (en eventueel 6de) machine doch hier gaat het waarschijnlijk om machines die - ofwel overgenomen werden van andere mijnen, ofwel die gehuurd werden. Hierover zijn geen gegevens teruggevonden.

nummer	1	2	3	4
Bouwer	Orenst/Kopp	Orenst/Kopp	La Meuse	Orenst/Kopp
Bouwjaar	1909	1912	1920	1924
Fabr.nr	3242	5315	2830	10407
Ketelproef	05/08/09		02/09/24	17/11/25
Vergunning	05/08/09	30/08/20	13/06/24	30/09/25
Gebruiksverg.	29/11/09	05/11/20	19/07/24	17/10/25
Transfert	12/01/21			
Toelatingsnr	Br 1165	L 281	L 339	L 354
Asindeling	Bt	Bt	Bt	Bt
Keteldruk	12	12,4	12	12 bar
Verwarmingsopp	12	11	16	11 m ²
Haard (lengte)	674	674	777	674 mm
(breedte)	678	678	799	678 mm
(hoogte)	939	939	1074	939 mm
Langsketel :				
(diameter)	660	660	735	660 mm
(lengte)	1750	1750	1876	1750 mm
Aantal vlamp	42	42	61	42
Cilinders :				
(diameter)	170	170	210	170 mm
(zuigerslag)	275	275	300	275 mm
∅ drijfwielen	600	600	650	600 mm
Vermogen	16	16	24	16 kW
Laatste ketelkeuring	1937	1934	1952	1937



boven : één van de drieassige lokomotieven in dienst te Beringen in 1972
onder : transfert van de 12 naar Hasselt

Foto's : J. Casier

AGENDA

25/10 - 09/11	ARBAC	Brussel-centraal station nationaal Spoorwegsalon	
01-02/11 08 - 11/11	De Pijl	Muizen (voormalig station) modelbouwtentoonstelling	
04/11	T.T.Z.	Ons Huis (Zolder)	19.30
		<u>MUSEUMBEDRIJF in BELGIE</u>	
		M. Delie/ J. Casier De ITZ bestond 5 jaar in 1986, een overzicht wordt gegeven aan de hand van een diareeks over de activiteiten gedurende deze periode. In het tweede deel wordt een overzicht gebracht over de museumactiviteiten van de nmbs en de overige museumverenigingen	
08 - 09/11		Oostende (modelbouwclub van de kust) Modelbouwtentoonstelling	
08/11 tot 20/12	Tram 2000 GTF	Afscheidsrit van de nmvb-motorwagens type S te Charleroi lokalen van de CGER (rue St-Marie, Liège) Het openbaar vervoer in het land van Luik	
22/11		Universitair centrum, Mons Modelbouwtentoonstelling	
23/11	T.T.Z.	<u>St-niklaasritten bij de ITZ</u>	vertrek (13.00) - 15.00
30/11	T.T.Z.	<u>St-niklaasritten bij de ITZ</u>	vertrek 13.00 - 15.00
02/12	T.T.Z.	Ons Huis (Zolder)	19.30
		<u>Eenlingen bij de nmbs</u>	
		Typisch bij de nmbs is het feit dat verschillende lokomotieven slechts in kleine reeksen of zelfs als eenlingen bestonden. De diareeks geeft een goed overzicht aangaande deze bijzondere lokomotieven en stellen.	
05/12	T.T.Z.	Jaarlijkse ledenvergadering (zie volgende blz)	
07/01	T.T.Z.	Ons Huis (Zolder)	19.30
		<u>De nmbs in 1986</u>	
		vrije projectie Jaaroverzicht over de activiteiten van de nmbs	

=====

Afgelasting TWEE-BROSSEL-RIT van 8/11/86

Door een te zwakke belangstelling kan deze TWEE-BROSSEL-RIT van 8 november as. niet doorgaan. Het gestorte bedrag wordt aan al de personen die reeds ingeschreven hebben teruggestort.

De T.T.Z. plant wel om deze rit te herhalen in de loop van het voorjaar van 1987.

De geplande datum voor deze nieuwe rit is zondag 1 mei. Over de juiste vertrekuren en prijzen zullen we in de volgende nummers uitvoeriger terugkomen.

JAARLIJKSE ALGEMENE LEDENVERGADERING (werkende leden)

Op vrijdag 5 december gaat de jaarlijkse ledenvergadering (voor de museumwerking) door. Voor deze vergadering worden alle werkende leden uitgenodigd.

Deze bijeenkomst gaat door in de Gildezaal te Kuringen en begint om 19.30

De agenda vermeldt de volgende punten :

- Aanvaarding van de nieuwe werkende leden
- Oprichting van een kaskommissie en verandering van het huishoudelijke reglement hieromtrent
- Activiteitenverslag, technisch verslag 1986
- Kasverslag 1986
- Goedkeuring van jaarprogramma 1987
- Princiepsbeslissing aangaande uitbouw en toekomstperspektieven van de T.T.Z.
 - met o.a. uitbouw/overschakeling Genebos
- Punten aangebracht door de leden

** HERNIEUWING VAN ABONNEMENT **

Wegens de gestegen druk- en portokosten, zijn we genoodzaakt de lidmaatschapsbijdrage te verhogen tot 500 BF. De hernieuwing kan gebeuren door storting van het betreffende bedrag op rekening 452-30 18 121-77 van de TTZ vzw. te 3511 Kuringen.

Door de T.T.Z. verdeelde boeken :

Brochure 5 : Stoomlokomotieven type 95/96

Uitgave VeBOV Auteur : J. Casier Ledenprijs : 260 BF
Niet-leden : 320 BF

Brochure 6 : Diesellokomotieven type 271

Uitgave : VeBOV Auteur : J. Casier Ledenprijs : 200 BF
Niet-leden : 320 BF

Brochure 7 : Dieselmotorstellen type 606/608

Uitgave T.T.Z. Auteur : J. Casier Ledenprijs : 260 BF
Niet-leden : 320 BF

Brochure 8 : Stoomlokomotieven type 38

Uitgave T.T.Z. Auteur : J. Casier Ledenprijs : 550 BF
Niet-leden : 630 BF

Brochure 9 : Diesellokomotieven type 211 (reeks 64)

Uitgave T.T.Z. Auteur : J. Casier Ledenprijs : 550 BF
Niet-leden : 630 BF

In voorbereiding :

Brochure 1 : Stoomlokomotieven type 25 (herdruk, voorzien eind 1986)
Brochure 10 : Elektrische lokomotieven type 101 (reeks 29)
Brochure 11 : Stoomlokomotieven type 7
Brochure 12 : Stoomlokomotieven type 12

Belgische stoom in Beeld

Uitgave : Ediblanchart Auteur : M. Delie Prijs : 1180 BF

In voorbereiding :

Belgische Diesels in Beeld (verschijnt augustus 1986)

Spoorwegen in België :

Uitgave : V.V.I.A. Auteur : De Laveleye (herdruk) Prijs : 475 BF

Elektrische tractie in België :

Deel 1 : De Belgische Staatsspoorwegen Prijs : 500 BF
Deel 2 : De NMBS en de stellen type '35 : 600 BF
Auteur : J.P. Schenkel

Lier 1860

Auteur : H. De Bot/R Slegers Prijs : 650 BF

Benelux-Rail 3

Uitgave : Stenvall Auteurs : M. Vleugels/M. Dondelinger Prijs : ca. 450 BF

Verzameling van het tweeassige reizigersmaterieel van de Etat Belge Prijs : 400 BF

Verzameling van het drieassige- en draaistelmaterieel van de Etat Belge (reizigers) Prijs : 500 BF

Bestand van het goederenmaterieel van de Etat Belge (3 delen) Prijs : 900 BF

Uitgave : NMBS Auteur : J. Vandenberghen

Railfoto 1, 2, 3, 4

Prijs per deel : 160 BF

Railfoto 5, 6, 7

Prijs per deel : 180 BF
(geen portokosten)

De bestelling kan geschieden door storting van het betreffende bedrag, verhoogd met 40 BF portokosten per boek, op rekening 452-3018121-77 van de TTZ vzw, 3511 Kuringen. Duidelijk vermelden welk(e) boek(en) men wenst.

De boeken, maar ook postkaarten en posters, kunnen ook afgehaald worden tijdens onze vergaderingen te Zolder of tijdens ritdagen van de T.T.Z. in ons buffet te Genebos.

=====



De T.T.Z. als vereniging is in feite ontstaan uit een samenwerking tussen dhr Jans en de VeBOV-afdeling Limburg-Kempen met het doel een museumspoorlijn uit te baten in Limburg.

In mei 1982 werd deze museumlijn - met vetrekpunt in de steenkoolmijn van Heusden-Zolder en als eindpunt de kolenhaven van Genebos aan het Albertkanaal - officieel geopend en thans zijn we aan ons vijfde seizoen begonnen. Ondertussen zijn er al 3 stoomlokomotieven rijvaardig en konden diverse verdere lokomotieven, rijtuigen en wagens verworven worden.

Zowel de exploitatie alsook de belangrijke restauraties aan al dit materieel wordt trouwens kosteloos door verschillende leden van de vereniging opgeknapt. Wie ook voor dit werk interesse heeft, kan steeds contact opnemen met de sekretaris of één van de werkende leden.

Anderzijds houdt de T.T.Z. maandelijks in de zaal "Ons Huis" te Zolder een bijeenkomst waar aan de hand van een dia- of filmvertoning de geschiedenis of de aktualiteit bij de spoorwegen behandeld worden.

Verder zorgt de T.T.Z. ook voor de uitgave of de verspreiding van een reeks brochures of boeken aangaande de Belgische spoorwegen

Vanaf 1983 geeft de T.T.Z. een tweemaandelijks tijdschrift uit. Dit wordt gratis aan de leden bedeed.

Als U, beste lezer, geboeid wordt door de nostalgie van oude stoomlokomotieven of meer belang hecht aan het hedendaagse spoorwegvervoer, of zelf als modelbouwer aan de slag bent, dan is er zeker plaats bij ons. Lid worden is gemakkelijk : gewoon BF storten op onze bankrekening 452-3018121-77 van TTZ vzw, 3511 Kuringen.

Voor verdere inlichtingen :

Désiré Jans (voorzitter) Vetterstraat 28 Tel. 011/250114
3511 Kuringen (Hasselt)

Julien Casier (sekreteris) Radiostraat 19 Tel. 012/237661
3700 Tongeren.

T.T.Z. , DE MEEST UITGEBREIDE SPOURWEGVERENIGING ...

T.T.Z. , DE MUSEUMLIJN VAN VLAANDEREN

